

不特定多数が利用する施設の駐車場における交通事故の分析

—新聞に掲載された内容をもとに—

富山大学 西館有沙

I. はじめに

1. 駐車場における交通事故の現状

駐車場ではどのような事故がどの程度、起きているのであろうか。警察庁交通局は、道路における車両等及び列車による人の死亡又は治療を必要とする負傷を伴う交通事故の発生状況を毎年報告している。駐車場における死傷者を伴う事故は、警察庁交通局の統計では「その他の場所」に含まれる。ここで言う「その他の場所」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路であって、交差点等や単路を除いた場所を指す。たとえば、高速道路に設けられたサービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)、道の駅、不特定多数の人が通行する駐車場等が挙げられる。

2024(令和6)年中の状況をみると、死傷者を伴う交通事故の件数は290,895件であり、その他の場所における事故はそのうちの4.9%(14,195件)であった(警察庁交通局, 2025)。また、その他の場所における死傷者を伴う事故のうち車両相互の事故が占める割合は58.8%(83,460件)、人対車両は33.4%(4,738件)、車両単独が7.8%(1,111件)であった(警察庁交通局, 2025)。さらに、人対車両の事故の占める割合は交差点等(13.0%)や単路(11.1%)と比べて高かった(警察庁交通局, 2025)。

山本(2023)は警察庁交通局が公表している人身事故の件数だけでなく、物損事故についても把握する必要があるとして、茨城県警の物損事故データベースの分析を行っている。その結果、物損事故が起こった場所は交差点等が38.0%と最も高かったものの、単路(31.0%)

と駐車場等(31.0%)が同率で次いだとしている。また、物損事故多発箇所として抽出された29か所のうち交差点が16か所、駐車場が13か所であったことを明らかにしている。

2. 駐車場内の事故の特性

上記の統計は必ずしも駐車場のみに限定した数値を示しているわけではないものの、駐車場においては物損事故が起こりやすいこと、車両と人が接触するような事故も少なからず起きていることがうかがえる。駐車場は、車両の運転者が駐車車両等により見通しの悪い場内の車路を空き区画を探しながら走行したり、区画に車両を出入庫させるための操作をしたりする場所である。それだけに車両の運転者には、安全の確認不足、場内のハザードやリスクの見落とし、アクセルとブレーキの踏み間違いやギアの入れ間違いなどの操作ミスが生じやすいことが考えられる。

北村・糸田・立山・小木・西村(2013)は高齢の運転者による事故が多発している交通環境の一つとして「駐車場構内でのバック時」を挙げている。交通事故総合分析センターは、四輪車両のアクセルとブレーキの踏み間違い事故が主に駐車場や単路において車両を直進もしくは発進させる際に多く起きていること、高齢や若年の運転者によるものが多いことを指摘している(交通事故総合分析センター, 2021)。また、2005-2017年に四輪車両の運転者のアクセルとブレーキの踏み間違いによって死傷者が出た事故30件のうち8件は駐車場や車庫で方向転換していた・駐停車しようとしていたケースであったという報告もある(交通事故総合分析セン

ター, 2021)。

3. 本研究の目的

駐車場は、道路とは異なり場内を歩行者が行き交う場所でもある。そのため、駐車場での交通事故を防ぐための対策を講じることは、人の命を守る上で重要である。

ただし、一口に駐車場と言っても、その駐車場を有する施設や利用者の特性、駐車場の規模や構造等によってどこにどのような事故のリスクがあるかは異なっている可能性がある。しかし、駐車場を有する施設の特性ごとの課題を明らかにした文献は見あたらない。施設の特性ごとの課題を明らかにできれば、駐車場内での事故を防止するための対策を検討する上で有用な資料を得ることができる。

そこで本研究では、駐車場における歩行者の安全を守る対策の検討につなげるために、新聞記事で報じられた駐車場での交通事故について分析を行い、不特定多数が利用する施設の特性ごとに事故の特徴を明らかにすることを目的とした。すべての事故が新聞記事に載るわけではなく、新聞社の主義・主張や記者の主観等が記事の内容に影響する可能性も否定はできない。しかし、事故を扱う記事は情報の出所が「県警によると…」などのように明示されることが多く、内容に誤りがあれば後日に修正記事が出ること、事故が起こった場所や状況についての詳細な情報を得られること、死傷者の出なかった事故の情報も収集できることから、施設の特性ごとの事故の内容や特徴を把握する上で参考となる資料を得られるものと判断した。

なお、交通事故の原因は法律に基づく取り締まりや罰則の内容などの影響を受ける可能性がある。交通違反への罰則規定が含まれる法律には道路交通法や自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（以下、自動車運転死傷行為処罰法）がある。自動車運転死傷行為処罰法は 2013 年に制定され、危険運転致死傷や過失運転致死傷、無免許運転などに対する罰則が規定された。道路交通法は 1960 年に

制定され、自動車運転死傷行為処罰法の制定以降も複数回の改正が行われている。たとえば 2015 年改正での自転車による交通違反への厳罰化、2017 年改正での高齢運転者に対する臨時認知機能検査や臨時高齢者講習の新設、2019 年改正でのながらスマホへの厳罰化などがある。本研究では自動車運転死傷行為処罰法が制定された翌年（2014 年）以降の記事を収集し、交通事故の分析を行うこととした。

II. 方法

1. 記事の検索

朝日新聞デジタルに所蔵されている 2014 年 1 月～2024 年 12 月までの新聞（朝日新聞、朝日新聞デジタル）の記事を対象に「駐車場」AND「事故」でキーワード検索を行った。

2. 分析対象となる記事の選定

検索の結果 2,291 件の記事が抽出された。そこで 2,291 件の記事のタイトルと本文を確認し、駐車場内あるいは駐車場を出入りする際に通る歩道や路側帯で実際に起こった交通事故を報じたものを選定し、それ以外の記事を除いた。除外した記事の内容例は、駐車場を出た後の車道上あるいは横断歩道上での事故、機械駐車場の操作ミスによる事故、駐車場の機械の故障や破損、車内への子どもの置き去りなどであった。

また、本研究では交通事故のうち、保険金詐欺等による故意の交通事故（事故の捏造、当たり屋による事故の生成等）や、駐車場の目的外使用（イベントの開催等）時の交通事故は対象から除くこととした。さらに、駐車場で交通事故を報じた 73 件については事故が起こった場所の詳細が記されていないため、分析対象から除外した。以上より、分析対象となった記事は 355 件であった。

3. 分析対象となった記事の掲載年

年別の記事件数を図 1 に示した。2014 年から 2019 年にかけて駐車場で事故を報じた記事は増加傾向にあったが、2020 年以降は 10-20 件ほどで推移している（図 1）。

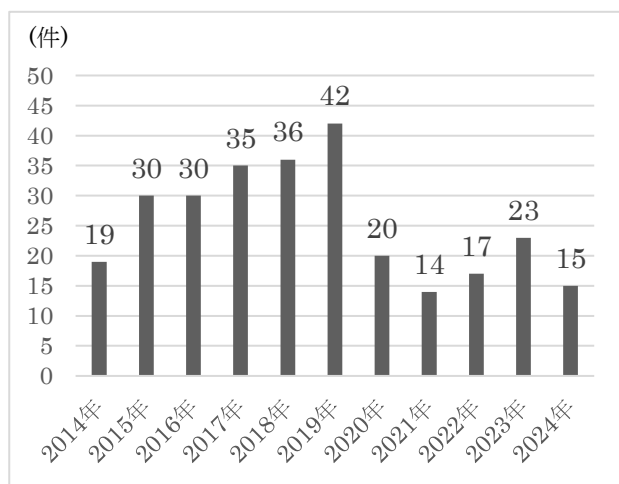


図 1. 年別の記事数

表 1. 施設の特性ごとの記事の件数

	初出の 記事	2 回目以降の 記事
コンビニエンスストア	57 件	4 つの事故に ついて 4 件
スーパーマーケット	39 件	5 つの事故に ついて 11 件
大型商業施設	36 件	1 件
飲食店	21 件	1 件
病院	14 件	4 つの事故に ついて 15 件
郵便局・銀行	8 件	1 件
自治体の庁舎	7 件	1 件
警察署・交番	6 件	1 件
道の駅	5 件	1 件
パチンコ店	5 件	1 件
有料・月極駐車場	5 件	0
診療所等	4 件	0
ホームセンター	4 件	0
ホテル・旅館	4 件	0
高速道路 SA・PA	3 件	1 つの事故に ついて 18 件
駅周辺の駐車場	3 件	2 つの事故に ついて 5 件
ドラッグストア	3 件	0
温浴施設	3 件	0
福祉・介護関連の施設	2 件	1 つの事故に ついて 5 件
コミュニティセンター	2 件	0
公園	2 件	0
その他の不特定多数が 利用する施設	29 件	3 つの事故に ついて 3 件
自宅・親族宅その他の 私有地	22 件	1 つの事故に ついて 3 件

※その他はすべて 1 件ずつであり、児童館、保育所、大学、菓子店、理髪店、クリーニング店等があった。

Ⅲ. 結果と考察

1. 駐車場ででの交通事故が報じられていた場所

分析対象記事を、駐車場を有する施設の特性ごとに分けた。たとえば、複数の小売店あるいは飲食店が入った大型の施設や、複数の商業施設の集合体は「大型商業施設」として集計し、飲食を行う店舗が独立してある場合は「飲食店」、食料品や日用品を販売する店舗が独立してある場合は、その業態によって「スーパーマーケット」「ドラッグストア」「コンビニエンスストア」などとして集計した。さらに、分析対象となった記事の中には同じ事故について報じたものがあつたため、初出の報道記事と、2 回目以降の報道記事に分けて集計を行った。

表 1 に示したように、不特定多数の人が利用する駐車場を有する施設において初出の記事が最も多かったのはコンビニエンスストア (57 件) であり、スーパーマーケット (39 件)、大型商業施設 (36 件)、飲食店 (21 件)、病院 (15 件) が続いた。また、表 1 の最後に示したように、自宅等での事故を報じる記事も 25 件 (初出 22 件、2 回目以降 3 件) あつた。なお、同一事故に関する 2 回目以降の記事について、病院や高速道路 SA・PA の記事はいずれも死傷者の出た事故のその後を複数回にわたって報じるものであつた。一方、たとえばスーパーマーケットの記事には行政職員や政治家による物損事故のその後を報じたものが含まれていた。

2. 不特定多数が利用する駐車場における事故の特徴

これ以降は、不特定多数が利用する駐車場で起こった交通事故であつて、初出の報道記事が 10 件を超えたコンビニエンスストア (以下、コンビニ)、スーパーマーケット、大型商業施設、飲食店、病院の事故の詳細を見ていく。

(1) 事故の発生時刻

事故の発生時刻を 6 時間ごとに区切って集計した結果が表 2 である。なお、記事には時刻が明示される場合と、「朝」「昼」「夕」「夜」「未明」といった表現で示される場合があつたため、「朝」

表 2. 交通事故の発生時刻

	コンビニ	スーパーマーケット	大型商業施設	飲食店	病院
6:00-12:00 未	22.8%(13 件)	38.5%(15 件)	22.2%(8 件)	4.8%(1 件)	50.0%(7 件)
12:00-18:00 未	38.6%(22 件)	41.0%(16 件)	47.2%(17 件)	38.1%(8 件)	42.9%(6 件)
18:00-0:00 未	22.8%(13 件)	10.3%(4 件)	22.2%(8 件)	23.8%(5 件)	0
0:00- 6:00 未	5.3%(3 件)	0	0	19.0%(4 件)	0
不明	10.5%(6 件)	10.3%(4 件)	8.3%(3 件)	14.3%(3 件)	7.1%(1 件)
計	100.0%(57 件)	100.0%(39 件)	100.0%(36 件)	100.0%(21 件)	100.0%(14 件)

表 3. 死傷者の有無別にみる第 1 当事者（運転者）の飲酒の有無と年齢層

飲酒の有無と年齢層		コンビニ	スーパーマーケット	大型商業施設	飲食店	病院
＜第 1 当事者の運転者以外で死傷者が出たとは報じられなかった事故＞						
飲酒あり	青年・中年	35.1%(20 件)	10.3%(4 件)	22.2%(8 件)	23.8%(5 件)	0
	高齢	3.5%(2 件)	2.6%(1 件)	2.8%(1 件)	0	0
	不明	3.5%(2 件)	0	0	0	0
飲酒なし	青年・中年	8.8%(5 件)	2.6%(1 件)	2.8%(1 件)	14.3%(3 件)	7.1%(1 件)
	高齢	10.5%(6 件)	25.6%(10 件)	25.0%(9 件)	14.3%(3 件)	35.7%(5 件)
	小計	61.4%(35 件)	41.0%(16 件)	52.8%(19 件)	52.4%(11 件)	42.9%(6 件)
＜第 1 当事者の運転者以外で死傷者が出たと報じられた事故＞						
飲酒あり	青年・中年	3.5%(2 件)	0	2.8%(1 件)	4.8%(1 件)	0
	高齢	0	0	0	0	0
飲酒なし	青年・中年	22.8%(13 件)	15.4%(6 件)	27.8%(10 件)	23.8%(5 件)	0
	高齢	7.0%(4 件)	41.0%(16 件)	16.7%(6 件)	19.0%(4 件)	57.1%(8 件)
	不明	5.3%(3 件)	2.6%(1 件)	0	0	0
小計	38.6%(22 件)	59.0%(23 件)	47.2%(17 件)	47.6%(10 件)	57.1%(8 件)	
計	100.0%(57 件)	100.0%(39 件)	100.0%(36 件)	100.0%(21 件)	100.0%(14 件)	

を 6:00-12:00 未満に、「昼」と「夕」を 12:00-18:00 未満に、「夜」を 18:00-0:00 未満に、「未明」を 0:00-6:00 未満に含めて集計した。コンビニは概ね 24 時間営業であるが、正午から深夜にかけての事故発生率が高い傾向にあった。スーパーマーケットは 9 時台から開くケースが多く、6:00-12:00 と 12:00-18:00 の事故の発生割合がいずれも約 4 割であり、特定の時間帯に多く起こるといった特徴は見られなかった。大型商業施設は午前中より正午以降の事故率が高かったが、これには開店時間が影響していると考えられる。

(2) 死傷者の有無別に見る第 1 当事者の状態

第 1 当事者（最初に事故に関与した車両の運転者又は歩行者のうち過失が重い者。過失が同程度の場合は人身損傷程度が軽い者）以外に死傷者（軽傷を含む）がいたケースといなかったケースに分けて、第 1 当事者である運転者の飲

酒の有無と年齢層を表 3 に示した。ここでいう「飲酒あり」とは、運転前の飲酒が報じられたものとしたため、呼気中のアルコール濃度が基準値を超えなかったものや検知不能であったものを含めた。なお、性別に関しては記載のない記事が多数あったため、分析対象から除いた。

コンビニでは第 1 当事者以外に死傷者がいなかった事故件数が全体の 61.4%であり、他施設の駐車場と比べると軽微な事故が多い傾向にあった。また、コンビニでは第 1 当事者の飲酒の有無や死傷者の有無にかかわらず青年・中年が事故の第 1 当事者であった割合は 70.2%(57 件中 40 件)を占め、飲酒した青年・中年が死傷者のいない事故を起こした割合は 35.1%(20 件)であった。飲食店においても、青年・中年が事故の第 1 当事者であった割合が 66.7%(21 件中 14 件)と多く、飲酒した青年・中年による死傷者のない事故が 23.8%(5 件)であった。

表 4. 第 1 当事者以外の死傷者が事故にあった時の状況

		コンビニ (22 件)	スーパー マーケット (23 件)	大型 商業施設 (17 件)	飲食店 (10 件)	病院 (8 件)
場 内	歩行中	18.2%(4 件)	43.5%(10 件)	58.8%(10 件)	10.0%(1 件)	62.5%(5 件)
	車両に乗車中	9.1%(2 件)	8.7%(2 件)	35.3%(6 件)	20.0%(2 件)	12.5%(1 件)
屋 内	利用中	22.7%(5 件)	47.8%(11 件)	5.9%(1 件)	30.0%(3 件)	0
	仕事中	4.5%(1 件)	0	0	10.0%(1 件)	0
駐車場出入口付近 の歩道等を通行中		40.9%(9 件)	4.3%(1 件)	0	10.0%(1 件)	12.5%(1 件)
第 1 当事者の車両 に乗車中		0	4.3%(1 件)	5.9%(1 件)	20.0%(2 件)	0
その他		4.5%(1 件)	4.3%(1 件)	5.9%(1 件)	30.0%(3 件)	25.0%(2 件)

さらに大型商業施設においても、青年・中年による事故が 55.6% (36 件中 20 件) であり、飲酒した青年・中年による死傷者のない事故が 22.2% (8 件) であった。大型商業施設にはアルコールを提供する飲食店が入っていることが多いので、大型商業施設や飲食店では施設内でアルコールを摂取した車両による事故が少なからず発生しているものと推測される。コンビニはアルコール飲料を商品として置いているが、これはスーパーマーケットも同じである。コンビニにおいて飲酒運転による事故がスーパーマーケットより高かったのは、その店舗で購入したアルコールを場内で摂取したことによる事故だけでなく、飲酒後に買い物に立ち寄った際の事故が多いことによると考えられる。実際、記事において飲酒後にコンビニに立ち寄り事故を起こしたと説明されていた記事は 26 件中 11 件、コンビニの駐車場で飲酒後に事故を起こしたと報じられたのは 2 件であった (残りは詳細不明)。このように飲酒による事故が多いことが、特にコンビニや飲食店における夜間や深夜の時間帯の事故割合につながっているものと推察される。

一方、スーパーマーケットでの飲酒による事故は 5 件、病院は 0 であった。代わりに、高齢者 (65 歳以上) による事故が占める割合は病院で 92.9% (14 件中 13 件)、スーパーマーケットで 69.2% (39 件中 27 件) であった。また、高齢者を第 1 当事者とする死傷者の出た事故は病院で 57.1% (8 件)、スーパーマーケットで

41.0% (16 件) 発生していた。加えて、スーパーマーケットと病院は第 1 当事者以外の死傷者が出た事故の割合が他の施設と比べて高い傾向にあった (スーパーマーケット 59.0%, 病院 57.1%)。

(3) 事故時の被害者の状況

第 1 当事者以外の死傷者が事故にあった時の状況を分類、集計した (表 4)。たとえば、第 1 当事者の車両が駐車場で暴走して店舗に突っ込んだことにより、駐車場内を移動していた歩行者と、店内で買い物をしていた客が車両と接触して負傷するといったように、1 件の事故において複数の状況で死傷者が出た場合は「場内を歩行中」という状況で 1 件、「屋内を利用中」という状況で 1 件として、重複して計数した。そのため、コンビニ以外は合計数が母数を上回った。

コンビニでは駐車場出入口付近の歩道等を通行中が 40.9% (9 件) と最も多かった。9 件の内訳は、乗用車が駐車場から出ようとした際の事故が 6 件、トレーラーやトラックが左折して駐車場に入ろうとした際の事故が 2 件、軽トラックが右折して駐車場に入ろうとした際の事故が 1 件であった。

また、駐車場内において歩行中あるいは車両の乗車中に事故にあうケースは大型商業施設が 94.1% (16 件)、病院が 75.0% (6 件)、スーパーマーケットが 52.2% (12 件) であり、コンビニや飲食店と比べて高率であった。さらに、屋内を客等として利用中あるいは店員等として仕

表 5. 第 1 当事者以外の死傷者の年齢層ごとの人数

	コンビニ	スーパー マーケット	大型 商業施設	飲食店	病院
乳児	0	1.6%(1名)	3.7%(1名)	0	0
幼児	8.0%(2名)	4.8%(3名)	7.4%(2名)	0	7.1%(1名)
小学生	8.0%(2名)	6.5%(4名)	0	0	7.1%(1名)
中学生・高校生	0	0	0	3.7%(1名)	0
青年・中年	56.0%(14名)	22.6%(14名)	29.6%(8名)	33.3%(9名)	42.9%(6名)
高齢者	12.0%(3名)	27.4%(17名)	33.3%(9名)	22.2%(6名)	42.9%(6名)
不明	16.0%(4名)	37.1%(23名)	25.9%(7名)	40.7%(11名)	0
計	100.0%(25名)	100.0%(62名)	100.0%(27名)	100.0%(27名)	100.0%(14名)

事中に事故にあうケースが多かったのは、スーパーマーケットが 69.6% (16 件)、飲食店が 40.0% (4 件)、コンビニが 27.3% (6 件)であった。これは、建物の中にいた人が建物内にまで進入してきた車両にひかれた、もしくは車両の衝突により破損したり倒れたりした設備にあたったことを意味する。

(4) 被害者の年齢層

第 1 当事者以外の死傷者の年齢層ごとの人数を表 5 に示した。スーパーマーケットでは、車両が進入したことで建物内で複数人が巻き込まれる事故が 6 件起こっていたため、他の施設と比べて死傷者数が多かった。ただし、ここでいう死傷者には軽傷者も含まれている。なお、子どもが事故に巻き込まれたケースについてみると、コンビニで事故にあった幼児 2 名のうち 1 名は場内で後進してきた車両に、1 名は親の運転する車両から落ちてその車両にひかれていた。小学生 2 名についてはいずれも歩道を歩行中にコンビニに入ろうとしたトラックやトレーラーにひかれていた。スーパーマーケットでは親とともに場内にいてひかれたケース (乳児 1 名、幼児 1 名、小学生 1 名)、親から離れて子ども一人で場内にいてひかれたケース (幼児 1 名)、店内に突っ込んできた車両によりけがをしたケース (幼児 1 名、小学生 3 名) があった。大型商業施設では、乳児 1 名が店内に突っ込んだ車両によりけがをしており、幼児 2 名は親から離れて一人で場内にいてひかれた。飲食店では場内で寝ていた高校生 1 名が車にひかれたという。

(5) 事故の内容

事故の内容は、ほとんどが四輪車両を第 1 当事者とする接触・衝突であった。それ以外には、転倒・横転がコンビニにおいて 1 件 (自転車での転倒)、大型商業施設において 1 件 (バイクでの転倒)、飲食店で 1 件 (タンクローリーが横転) あった。その他には停車させた車両が動き出し、その車両の運転者が轢かれる事故が飲食店で 1 件、病院で 1 件あった。

四輪車両による接触・衝突事故について、第 1 当事者の車両が最初に接触・衝突した対象を分類、集計した結果を表 6 に示した。加えて、接触・衝突事故では最初にぶつかった対象だけでなく、その後別対象にもぶつかるケースが複数あったため、それらのケースを表 7 に示した。

表 6 より、車両が最初に接触・衝突した対象が車両であったケースは、大型商業施設やコンビニでは 4 割を超え (大型商業施設 45.7%、コンビニ 42.9%)、スーパーマーケットでも 3 割を超えた (33.3%)。新聞で報じられる駐車場内での車両対車両の事故は死傷者が出るような比較的大きな事故であったり、公職に就く者による事故であったりしたことから、これら以外の事故も含めれば事故件数はさらに増えるものと推察される。大型商業施設やコンビニ、スーパーマーケットはいずれも一日の車両の来場数が多く、車両の出入りの頻度が高いため、車両同士の接触や衝突が起こりやすい場所であると言える。また、表 7 に示したように車両に接触した後に、さらに別の車両や歩行者、建物などに接触・衝突したケースが特にスーパーマッ

表 6. 車両が最初に接触あるいは衝突した対象

最初にぶつかった対象と運転者の年齢層		コンビニ	スーパーマーケット	大型商業施設	飲食店	病院
車両	青年・中年	35.7%(20件)	10.3%(4件)	31.4%(11件)	21.1%(4件)	7.1%(1件)
	高齢	3.6%(2件)	23.1%(9件)	14.3%(5件)	0	21.4%(3件)
	不明	3.6%(2件)	0	0	0	0
人等	青年・中年	16.1%(9件)	10.3%(4件)	17.1%(6件)	21.1%(4件)	0
	高齢	5.4%(3件)	12.8%(5件)	8.6%(3件)	0	28.6%(4件)
	不明	3.6%(2件)	2.6%(1件)	0	0	0
建物	青年・中年	7.1%(4件)	5.1%(2件)	0	0	0
	高齢	12.5%(7件)	20.5%(8件)	11.4%(4件)	26.3%(5件)	0
	不明	1.8%(1件)	0	0	0	0
建物以外	青年・中年	8.9%(5件)	2.6%(1件)	2.9%(1件)	15.8%(3件)	0
	高齢	0	10.3%(4件)	8.6%(3件)	5.3%(1件)	42.9%(6件)
壁・フェンス		3件	2件	3件	1件	3件
柱		0	0	1件	1件	1件
出口ゲート		0	1件	0	1件	2件
その他		2件	2件	0	1件	0
不明	青年・中年	1.8%(1件)	2.6%(1件)	2.9%(1件)	10.5%(2件)	0
	高齢	0	0	2.9%(1件)	0	0
計		100.0%(56件)	100.0%(39件)	100.0%(35件)	100.0%(19件)	100.0%(14件)

表 7. 最初の接触・衝突からさらに別の対象への接触・衝突が起こったケース

ぶつかった対象とその順番 および運転者の年齢層		コンビニ	スーパーマーケット	大型商業施設	飲食店	病院
車両⇒車両	青年・中年	1件	—	1件	1件	1件
	高齢	—	1件	1件	—	—
車両⇒建物	高齢	—	1件	1件	—	—
車両⇒車両⇒建物	青年・中年	—	1件	—	—	—
	高齢	—	4件	—	—	—
車両⇒車両⇒歩行者⇒建物	高齢	—	1件	—	—	—
車両⇒建物以外⇒建物	高齢	—	—	—	—	1件
車両⇒歩行者	高齢	—	—	2件	—	2件
歩行者⇒建物	高齢	1件	1件	1件	—	—
歩行者⇒車両	高齢	—	—	—	—	1件
歩行者⇒建物以外	高齢	—	—	—	—	1件
建物以外⇒車両	高齢	—	—	—	1件	—
建物以外⇒歩行者	高齢	—	—	—	—	2件
計		2件	9件	6件	2件	8件

トにおいて多くあった。車両にぶつかった事故の第1当事者の年齢層は幅広かったが、その後に複数の対象にぶつかった車両の運転者はその多くが高齢者であった。

車両が最初に人や自転車利用者に接触・衝突した事故を報じた記事の割合(表6)は、どの場所においても2割を超えた(コンビニ25.0%、スーパーマーケット25.6%、大型商業施設25.7%、飲食店21.1%、病院28.6%)。歩行者等にぶつかった車両の運転者の年齢層は青年か

ら高齢まで幅広かった。歩行者等に接触した後、さらに車両や建物にも接触・衝突したケースは少数ながらあり、いずれも高齢運転者によるもので、コンビニやスーパーマーケット、大型商業施設、病院において確認された(表7)。

車両が最初に建物に接触・衝突したケースは、スーパーマーケットが25.0%、飲食店が23.8%、コンビニが19.6%であった(表6)。ただし、表7にあるように最初に車両や歩行者にぶつかった後、建物にも接触・衝突したケースがあり、

これを加えると四輪車両が建物にぶつかった事故は、スーパーマーケットでは 18 件、コンビニでは 13 件、大型商業施設では 6 件、飲食店では 5 件、病院では 1 件発生していた。特にスーパーマーケットやコンビニは店舗に接する形で正面出入口の前に駐車場を設置する傾向にあること、店舗と駐車区画の間に段差がなく、かつ歩道がない、もしくは狭いケースが多いことなどから、車両が店舗に接触・衝突する事故が起りやすいものと推測される。加えて、表 4 に示したように建物の中において交通事故の被害にあった者がいたが、スーパーマーケットでの事故は 18 件中 14 件が、コンビニは 13 件すべてがガラス製の出入口や窓等に衝突していた。スーパーマーケットやコンビニは駐車場に面した建物正面がガラス製のドアや窓、壁であることが多いため、車両がガラスを突き破って店内に進入したことが、多くの死傷者を出すことにつながっていると考えられる。なお、建物にぶつかった車両の運転者の多くは高齢者であったことから、高齢者の運転特性が影響した事故であった可能性が高い。記事より、高齢者が運転する車両が建物にぶつかった事故のうち、運転者が「アクセルとブレーキを踏み間違えた」と話した、あるいはその可能性があることが報じられていたのは、スーパーマーケットでは 15 件中 7 件、コンビニで 8 件中 6 件であった。また、スーパーマーケットでは「アクセルを踏み過ぎて車止めを乗り越えてしまった」「民家に衝突してあせってしまい、車に衝突してからもアクセルを踏み続けた」というようにアクセル操作を誤ったケースが 2 件報じられていた。

多重衝突事故について、人的エラーにより死傷者が出た事故に占める割合は、全体では 8% であったのに対し、ペダルの踏み間違いに限定すると 29% であったという（交通事故総合分析センター, 2022）。アクセルとブレーキの踏み間違いを起こしやすいのは高齢や若年の運転者であることが報告されている（交通事故総合分析センター, 2021）が、高齢者のペダルの踏み間

違いの事故については、若年者と比べて駐車場で起こる割合の高いことが報告されている（加藤・阿部・関根・松井, 2024）。

IV. まとめ

コンビニや飲食店、大型商業施設のようにアルコールを摂取できる施設や夜間等に立ち寄れる施設の駐車場では、飲酒運転による事故が起こっており、18 時以降の事故が他施設と比べて多く発生していた。なかでも大型商業施設では、駐車場内を歩行中に交通事故にあつて死傷した者が多い傾向にあった。これらの施設では、昼間はもちろんのこと、視認性が低まる夕方や夜間といった状況も想定して、歩行者の安全な移動動線を駐車場内に確保することが必要であると考えられる。

また、コンビニでは駐車場出入口付近の歩道等において歩行者や自転車利用者が事故にあったケースが確認された。コンビニの駐車場出入口は幹線道路に面して設置されていることが多く、歩行者が行き交う歩道を横切る形で車両が頻繁に出入りすることになるため、出入口付近での事故が他と比べて起りやすいものと推察される。言い換えれば、歩行者の通行が多い幹線道路に面して出入口を設けている駐車場であれば、コンビニに限らずこのような事故が起こる可能性はある。本研究においては駐車場出入口における事故の多くが駐車場を出る際に起こっており、運転者の安全不確認や一時停止の不履行に加え、出入口の見通しの悪さといった環境上の要因が関係していたことが考えられる。そのため、出入口の見通しを確保するとともに、車両の運転者と歩行者の双方に向けて、駐車場出入口付近の事故についての注意喚起を行うことが必要と考えられる。

スーパーマーケットやコンビニでは、建物への接触・衝突がそれぞれ 10 件を超えて発生していた。このような事故では建物が損壊するだけでなく、建物内にいる人が死傷するということが起こっていた。その点において、スーパー

マーケットやコンビニエンスストアでは車両の建物への衝突を防止するための物理的な対策や、建物に衝突した車両が建物内にまで進入することを防ぐ手立てを講じるべきであろう。

スーパーマーケットや病院では高齢者による事故が多いことが確認された。高齢の運転者については、車両や歩行者にぶつかった後も止まらず建物などの別の対象にもぶつかるという多重衝突事故を起こすケースが複数確認された。小菅（2020）は75歳以上の運転者のコホート研究の分析結果を受けて「75歳以上運転者で年齢が1歳上がるという加齢現象は、とくに認知的負荷が高い交通場所や運転状況で負の影響として現れ、人身事故発生リスク因子になると考えられる」と述べている。駐車場での車両の後進や方向転換は認知的負荷が高いために、高齢者の運転操作の誤りが生じやすいと言える。また、高齢者は運転操作を誤った際の認知処理が追いつかず、パニックになったことによりアクセルペダルを踏み続けてしまうことが起こるものと考えられる。

このような高齢の運転者の特性をふまえると、特にスーパーマーケットや病院といった多くの高齢者が頻繁に利用する施設においては、駐車場内においても建物周辺においても歩行者用の通路を確保し、この通路への車両の進入を防ぐための物理的な対策を講じる必要がある。

文献

- 加藤洋子・阿部晃大・関根道昭・松井靖浩（2024）高齢者によるペダル踏み間違い事故の被害軽減を目指した事故統計データの分析，自動車技術会論文集，55(3)，515-520.
- 警察庁交通局（2025）令和6年中の交通事故の発生状況，警察庁，< http://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/index_jiko.html>，（2025年3月19日）.
- 北村憲康・桑田佳奈・立山義祐・小木哲朗・西村秀和（2013）事故多発環境における高齢ドライバの運転適性と安全確認行動の関係について，自動車技術会論文集，44(4)，1067-1072.
- 小菅英恵（2020）高齢運転者の交通事故と人視点の交通事故予防の展望，日本交通科学学会誌，20(1)，3-13.
- 交通事故総合分析センター（2021）四輪車のペダル踏み間違い事故—アクセルとブレーキの踏み間違いを事件事例から学ぶ，ITARDA Information，137，2-9.
- 交通事故総合分析センター（2022）ペダル踏み間違いによる事故—事故統計分析から多重衝突の実相に迫る，ITARDA Information，13(9)，2-11.
- 山本俊雄（2023）物損事故データを活用した事故多発箇所の抽出および事故パターン分析，第26回交通事故・調査分析研究発表会，1-4.

Traffic Accidents in Public-Access Parking Lots

— An Analysis of Newspaper Reports —

To examine the characteristics of traffic accidents occurring at parking lots of public facilities, an analysis was conducted on reports from newspaper articles published between January 2014 and December 2024. Among the 355 articles included in the analysis, reports on accidents occurring in convenience stores were the most common, with 57 reported cases. This was followed by accidents in supermarkets, large commercial facilities, eateries, and hospitals. Seventy percent of accidents occurring at convenience stores involve youths or middle-aged individuals as the primary parties (i.e., pedestrians or drivers of vehicles involved in the accident who are at serious fault), and more than 30% of the abovementioned accidents occur due to drunk driving, with no casualties reported. Elderly drivers are frequently reported as the primary parties involved in accidents that occur in hospitals and supermarkets. A high proportion of accidents occurring at convenience stores involve casualties on walkways close to entrances and exits of parking lots, whereas a high proportion of accidents occurring in hospitals and large commercial facilities involve casualties related to pedestrians inside parking lots. Additionally, numerous accidents at convenience stores and supermarkets involve elderly drivers whose vehicles collide with buildings. Numerous accidents occurring in hospitals and large commercial facilities are multicollision accidents involving elderly drivers.