

高齢者の交通事故を減少させるために

～ 総合的な交通事故防止対策の推進 ～



北海道警察本部
交通企画課調査官

菅野 誠一

1 はじめに

北海道における交通事故の発生状況は、平成12年以降減少傾向で推移し、平成20年には、発生件数、死傷者数のいずれも平成19年を下回りました。

特に、死者数については、228人と対前年比-58人、減少率-20.3%の大幅な減少となり、平成18年から3年連続して死者数が300人を下回るとともに、北海道の交通事故死者数が889人とピークであった、昭和46年当時の約4分の1にまで減少しました。

しかしながら、交通事故は毎日のように発生し、未だ年間200人を超える尊い命が悲惨な交通事故の犠牲となっているなど、引き続き厳しい情勢です。

一層の高齢化社会を迎えるにあたり、高齢運転者

が第1当事者となる事故や高齢歩行者・自転車利用者被害事故の多発が懸念されるため、「高齢者事故抑止対策」を交通死亡事故抑止対策の最重要課題と捉え、諸対策を強力に推進することが必要です。

2 高齢者（65歳以上）人口の推移と過去5年（平成16年～20年）の交通事故実態

●高齢者人口の推移

道内の人口は、平成11年に5,691,737人で、平成20年は5,571,770人と119,967人（2.15%）減少しています。

しかし65歳以上の高齢者人口は、年々増加しており、平成11年には967,305人でありましたが、平成20年は1,279,457人と32.3%増加しており、全国の増加率31.7%を上回っています。

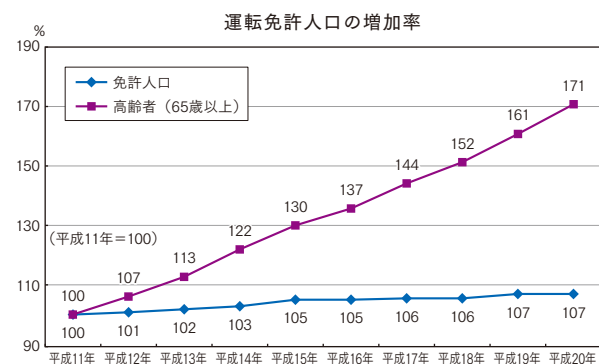
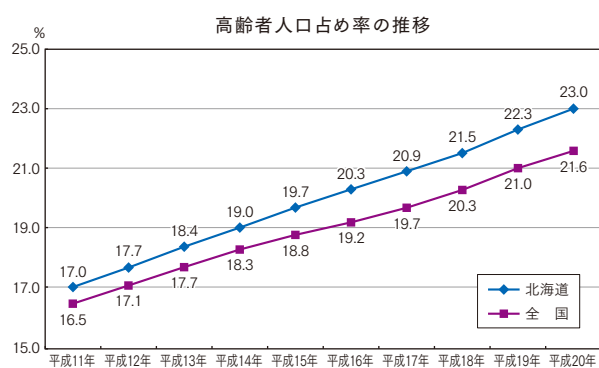
●運転免許人口の推移

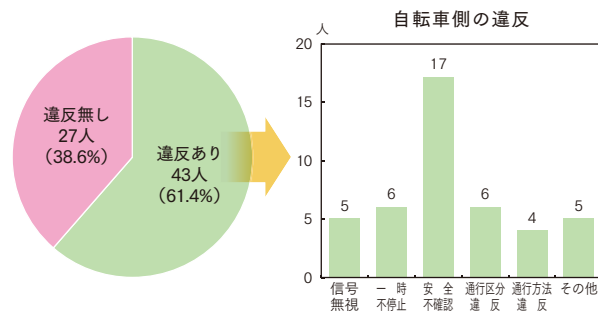
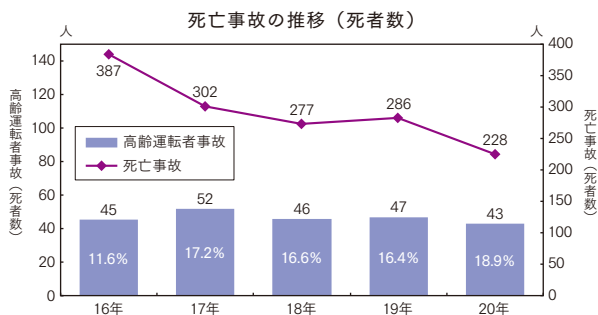
道内の運転免許人口は、微増の右肩上がりでも推移していますが、65歳以上の高齢者の運転免許人口は、平成11年には291,782人でしたが、平成20年は、499,511人と71.2%増加しており、高齢者人口の増加率に比べ2倍以上の増加率であり、免許保有者の高齢化が急激に進んでいることが伺えます。

更に、平成29年における高齢者の運転免許人口は、平成20年に比べ5割以上増加の約76万人と予想されます。

●「高齢運転者」の事故実態

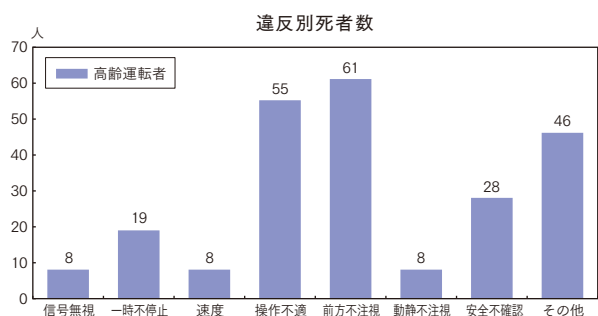
交通事故による死者数は年々減少傾向にある中で、高齢運転者が第1当事者となった事故の死者数は横ばいで推移しており、その占め率は、平成16年に11.6%であったものが平成20年では18.9%と7.3ポイント上昇しています。





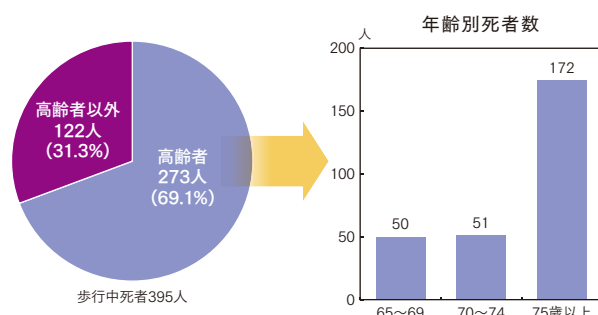
●違反別死者数

「前方不注視」、「操作不適」の違反によるものが多い。



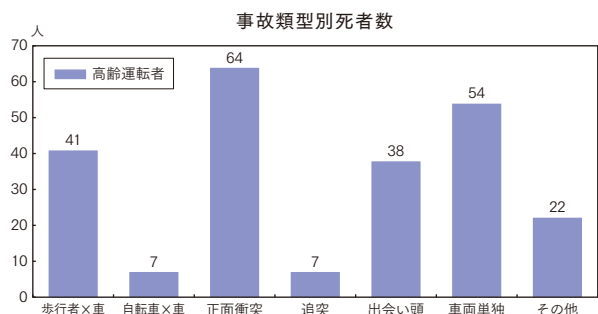
●「歩行中」の高齢者被害の死亡事故実態

歩行中の交通事故死者は累計で395人で、65歳以上の高齢者は273人で69.1%を占めており、うち172人は75歳以上の高齢者です。



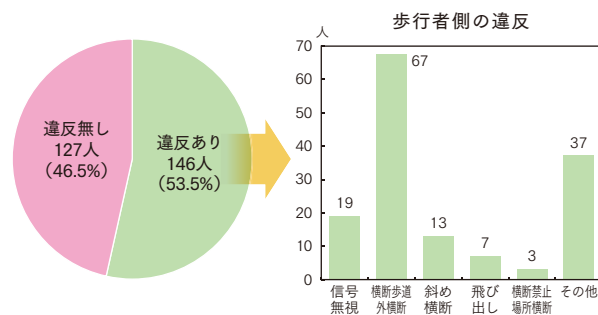
●事故類型別死者数

「正面衝突」、「車両単独」が多い。



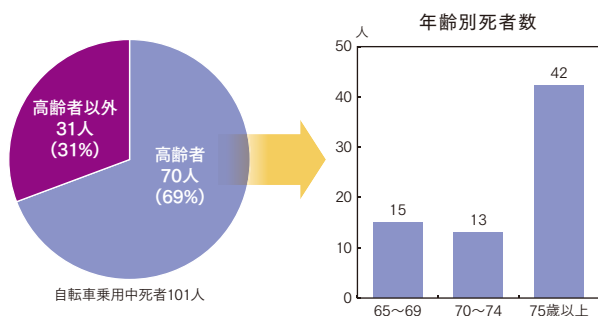
●歩行者側の違反

5割が歩行者側にも違反があり、横断歩道外横断が最も多い。



●「自転車乗車中」の高齢者被害の死亡事故実態

自転車乗車中の交通事故死者は累計で101人で、65歳以上の高齢者は70人で69.3%を占めており、うち42人は75歳以上の高齢者です。



●自転車側の違反

6割以上が自転車側にも違反があり、安全不確認が最も多い。

3 高齢運転者の安全のために (講習予備検査)

現在70歳以上の方は、運転免許証更新の際に、高齢者講習が義務づけられています。6月1日施行の道路交通法等の一部改正で75歳以上の高齢運転者に対して講習予備検査（認知機能検査）が導入されました。

講習予備検査導入の背景として、75歳以上の運転免許保有者の増加、75歳以上の方が第1当事者となる死亡事故の増加、75歳以上の方の認知機能の低下が原因の一つと疑われる違反によると判断される事故の割合が高いことから高齢運転者に自分の認知機能の状況を自覚してもらい、認知機能の状況に応じ

た講習(安全教育)を行って、引き続き安全な運転に努めてもらう、高齢運転者に対する支援が目的です。

認知機能検査のみで、免許の取り消しがなされるものではなく、検査の事前事後に一定の違反があった場合に、臨時適性検査を受け、認知症と診断された時点で、免許の取り消し処分が実施されます。

高齢者講習の内容を充実するとともに、これら安全運転への支援による事故の減少が期待されます。

4 高齢者等にやさしい交通環境

平成15年から警察庁と国土交通省では、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために必要な箇所(道内18箇所)を「あんしん歩行エリア」に指定し、公安委員会と道路管理者が連携して各種交通事故防止対策を実施しています。

「あんしん歩行エリア」を中心に高齢者や障害者にやさしい、バリアフリー、歩車分離式信号機、LED信号機、視覚障害者用付加装置(ピヨピヨ・カッター)、音響式歩行者誘導付加装置(メロディ・チャイム等の後、「信号が青になりました。」、歩行者支援装置(ピピ、ここは〇〇交差点です。信号は赤(青)です。)、高齢者等感応化(歩行者の青時間を延長)の整備等を推進しています。

5 高齢者の交通安全意識を向上させるために

●参加、体験、実践型の交通安全教育の実施

高齢者が自らの身体能力や判断力などを自覚するとともに、道路通行における危険を認識し、交通安全に対する意識向上を図るために、高齢者自らが参加し、体験することができる実践型の交通安全教育等の実施

●交通安全教育の機会づくり

老人クラブをはじめとする高齢者が集まる各種サークルや長寿大学等における交通安全教育を実施するなど、多くの高齢者が交通安全教育を受ける機会づくりの拡充

●積極的な交通安全の声かけ

警察官や地域交通安全活動推進委員等による積極的な高齢者宅訪問活動やあらゆる街頭活動等において、直接、高齢者に対して積極的な声かけ等による交通安全の指導や交通安全教育の実施

※ 平成21年5月25日から緊急雇用創出推進事業により「交差点指導員による交差点事故防止対策事業」を推進中

【高齢者事故防止対策の効果的事例】

① ヒヤリハットマップの作成

老人クラブ連合会と連携のうえ、高齢者が集まる会合を開催し、高齢者自身が道路を利用(歩行中、自転車乗車中、自動車運転中)する中で、体験した交通の危険箇所をマップ化するとともに、自らの危険体験を発表

② ヒヤリハット書きますキャンペーン

千歳市及び恵庭市の高齢者を対象に、交通における危険体験等を題材とした川柳又は短歌を募集し、表彰を実施(H20.9~11募集、157点応募あり)

③ 社会福祉協議会と連携した交通安全教育

独居高齢者や身体に障害がある高齢者で、かつ、老人クラブ未加入者を対象に交流の機会を提供している社会福祉協議会と連携し、交通安全教育を実施

④ シルバー・セーフティアップ特別運動の実施

平成20年8月から11月までの4か月間、関係機関・団体と連携して、街頭において、高齢歩行者や自転車利用者に対して、交通安全の呼びかけを行うとともに、夜光反射材の利用指導等を実施

6 まとめ

本稿の交通事故実態については、高齢者事故の増加要因、高齢者側の事故要因についてまとめました。

また、高齢者事故防止対策等に関しては、警察が取り組んでいるものを主に掲載しました。

高齢化の進展に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は年々高くなっており、5割近くまで上昇している現状において、さらなる交通死亡事故の減少のためには、高齢者対策が不可欠です。

行政はもとより、企業、地域社会、NPO、家庭、個人等社会を構成するすべての人が取り組まなければならない課題として位置づけ、より一層恒久的で、かつ、有効性の高い諸対策を総合的に講じていかなければならないと考えます。

高齢者対策の実施には、高齢者の社会参加を尊重しながら、道路交通における安全を確保し、「安全で安心に暮らせる社会」実現のため努力してまいります。