

本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について

平成 15 年 3 月 27 日 交通対策本部決定

平成 14 年中の交通事故死者数は 8,326 人となり、平成 17 年までに年間の 24 時間死者数を 8,466 人以下とすることを目指すという交通安全基本計画（平成 13 年 3 月 16 日中央交通安全対策会議決定）の目標は、計画期間の 2 年度目に達成されることとなった。

これを受けて、平成 15 年 1 月 31 日の内閣総理大臣施政方針演説では、今後 10 年間で交通事故死者を半減させ、道路交通に関して世界で一番安全な国とすることを目指すという決意が表明された。

このような状況の中で、交通事故死者を年齢層別にみると、高齢者人口及び高齢運転免許保有者の増加を背景として、65 歳以上的高齢者が全体の三分の一を超えて最も多くなっている。また、過去の推移をみると、高齢者の交通事故死者数は、他の年齢層と比較して高い水準で推移している。

今後、我が国が本格的な高齢社会に移行すると、高齢者の交通安全対策は、重点的に取り組むべき喫緊の課題となる。また、一昨年決定された高齢社会対策大綱（平成 13 年 12 月 28 日閣議決定）は、横断的に取り組む課題として、多様なライフスタイルを可能とする高齢期の自立支援その他への取組を推進することとしており、交通安全対策についても、この考え方に沿った取組が必要である。

そこで、当本部は、「高齢者の交通安全総合対策について」（昭和 63 年 9 月 9 日交通対策本部決定）後の交通事故情勢及び今後の本格的な高齢社会への移行等に的確に対応するとともに、高齢社会対策大綱を踏まえた交通安全対策の一層の充実を図るため、総合的な高齢者交通安全対策を、以下のとおり、決定する。

第 1 基本的な考え方

高齢者が、安全に、かつ、安心して外出・移動できることは、生活を支え、自立を支援し、社会参加を促進する等、高齢者の生活の質を高めるために不可欠である。高齢者にとって安全で安心できる交通社会を形成するためには、国の関係行政機関、地方公共団体、関係民間団体等が相互の連携の下に各種の交通安全対策を総合的に推進するとともに、高齢者和其他の世代が相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会を創ることが必要である。

そこで、交通安全基本計画に基づき推進されている各種の交通安全対策に対し、本格的

な高齢社会への移行という視点から新たな検討を加え、高齢社会対策大綱の考え方を踏まえた諸対策を推進することとする。

具体的には、高齢者の多様な実像を踏まえた対策を推進する。そのためには、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、運転免許を保有し自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解する必要がある。

次に、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインするユニバーサルデザインの考え方にに基づき、バリアフリーな道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、交通安全は地域社会と密接な関係を有していることから、交通安全対策の領域においても、交通安全教育に関するグループ活動やボランティア活動等、高齢者の主体的な地域社会への参画を促進するとともに、NPO（非営利活動団体）等の活動基盤の整備を含め、地域社会における相互扶助その他の機能が活性化するような条件整備が求められる。家族における世代間交流を含む世代間の連帯強化という観点も、交通安全対策を具体的に推進する上で有益である。

第2 対策

1 高齢歩行者、高齢自転車利用者等の交通安全対策

高齢者の外出手段として最も多いのは徒歩であり、自転車等の利用も比較的多い。それらは高齢者にとって身近な交通手段であるが、歩行中及び自転車利用中の交通事故死者の過半数が高齢者であることから、道路交通環境の整備や車両の安全対策等を始めとする対策の推進により、特段の保護を図る必要がある。

高齢歩行者の交通事故の中では、横断中に死亡するケースが大半を占めており、高齢歩行者に主たる原因がある場合には、信号無視等基本的な交通法規の違反等に起因するものが多い。特に、交通事故の当事者となる高齢歩行者の多くは、交通安全教育及び講習等を受ける機会の少ない者であることから、こうした高齢者層について交通安全意識を高め、広報啓発を行き届かせるための対策が求められる。

また、高齢歩行者、高齢自転車利用者の交通事故は、薄暮時間帯・夜間が多く、歩行者、自転車利用者等と車両の視認性を高めるなどの対策を推進する必要がある。

さらに、近年はいわゆる電動車いすが普及しつつあり、その利用者がかかわる交通事故が増加傾向にあることに留意する必要がある。

(1) ユニバーサルデザインに対応した道路交通環境等の整備

交通事故が多発している住居系地区や商業系地区において、面的かつ総合的な事故対策の実施により歩行者等の安全通行を確保する「あんしん歩行エリア」を中心に、幅の広い歩道等の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、上下移動の負担を軽減するためのスロープや昇降装置付きの立体横断施設の設置、歩行者用案内標識の設置、歩行者等を優先する道路構造の整備、自転車道等の設置による歩行者と自転車交通の分離、生活道路における

通過交通の進入、速度の抑制及び幹線道路における交通流の円滑化を図るための信号機、道路標識、道路構造等の重点的整備、バリアフリー対応型信号機の整備、歩車分離式信号の運用、携帯端末を用いて信号機の青時間の延長等を行う歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備、信号灯器のLED（発光ダイオード）化を推進し、高齢歩行者等の安全を確保する。

また、積雪による幅員の減少や転倒の原因となる凍結などの冬期特有のバリアに対し、鉄道駅周辺、中心市街地等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要なところにおいて、歩道除雪の充実や消雪施設等の整備を図る。

その他、最先端の情報通信技術（IT）を活用して、高齢者等の歩行安全を確保するため、携帯端末を用いた情報提供、移動支援に関する研究開発等を推進する。

(2) 車両安全対策による歩行者保護等

歩行者と自動車との衝突事故による被害を軽減させるため、歩行者が自動車に衝突された場合に受ける衝撃を緩和するための車両の構造基準を導入する。あわせて、自動車の歩行者保護機能について評価を実施し、安全情報としてユーザーに提供する。

また、高齢歩行者の位置等を情報通信技術（IT）を活用して把握し、安全を確保する先進安全自動車の開発を促進する。

さらに、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、高齢者にとって安全でかつ利用しやすいノンステップバスの仕様を定めていく必要がある。

(3) 交通安全教育及び広報啓発の徹底

地方公共団体、町内会活動等を通じた広報を推進するほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い病院、福祉施設及び社会教育施設における交通事故防止のワンポイントアドバイスの協力依頼等、あらゆる機会の活用に努める。

また、地域の実情に応じて、例えば、交通安全教育及び講習等を受ける機会が少ない高齢者を主な対象として、高齢者世帯を訪問する機会のある民生委員等と連携した高齢者世帯訪問等、高齢者等の下に出向いて行う交通安全教育及び広報啓発活動を実施するような工夫を行う。

さらに、関係民間団体等の協力を得て、自転車等の安全な利用に関する広報啓発を推進する。

(4) 夜間及び薄暮時の交通安全対策

歩行者、自転車利用者等及び車両の視認性を相互に高めるため、各種の反射材等の交通安全用品の着用等を推進するとともに、地域の実情に応じ、前照灯の早期点灯等の普及を図る。

また、視認性の向上を図るため、道路標識の高輝度化・大型化及び道路標示の高輝度化を推進する。

(5) 電動車いすの安全対策

電動車いすの普及に対応して、その安全利用に関する指導教育プログラムの開発、モデル事業の実施等を推進する。

また、電動車いすに関する福祉技術の実用化等を図る。

2 高齢運転者の交通安全対策

自動車の運転は、行動範囲の飛躍的拡大を可能にする。高齢化の進展に伴い、自ら自動車を運転する活動的な高齢者が増加しているが、近年、車両運転者の交通事故のうち、高齢者を第一当事者とするものが増加傾向にあるため、高齢運転者の交通安全対策を強力に推進していく必要がある。

高齢運転者による交通事故の発生については、他の年齢層に比べて運転操作不適、一時不停止、安全不確認等の割合が高く、その原因は、身体機能の変化、交通安全意識の不徹底等によるものと考えられる。

身体機能等の側面については、高齢者の交通行動には個人差が大きい、一般的には加齢による身体機能の変化等は不可避であるから、高齢者に対しては、自らの運転能力等を正しく認識し安全運転の方法を再確認する機会を与える必要がある。また、高齢者が被害に遭う事故は、他の世代の運転者に主たる原因があるケースが多いことから、他の世代に対しては、高齢者の特徴を理解して思いやりのある運転に努めるよう、講習、広報啓発活動等を通じて求めていくことが重要である。

交通安全意識等の側面については、講習等の機会を利用して、基本的な知識の確認と交通安全意識の高揚を図る必要がある。

さらに、道路交通環境等の整備、車両の安全対策の推進等により、高齢者に対する危険を低減させることが必要である。

(1) 高齢運転者に対する講習等の充実

講習効果の高い実車や、運転適性検査器材を活用した参加・体験・実践型の講習を実施し、その結果に基づく個別の安全運転指導を行うなど、高齢運転者に対する講習等の充実を図る。

また、事業用自動車の高齢運転者に対する特別な教育・指導や適性診断の実施を推進する。

(2) 他の世代の運転者に対する働きかけ

他の世代に対しては、高齢者の身体機能の変化等に対する理解を深める機会を拡大する。また、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及を図るとともに、それを取り付けた自動車への保護意識を高めるよう呼び掛ける。

(3) 道路交通環境の整備等

高齢者が安心して自動車を運転し外出できるよう、付加車線（ゆずりあい車線）の整備、道路照明の増設、道路標識等の高輝度化、大型化、道路標示の高輝度化、信号灯器のLED（発光ダイオード）化等を行うほか、「道の駅」等の簡易パーキングエリアの整備等を推進する。

(4) 高齢者を考慮した車両安全対策

高齢者の事故状況の調査結果を踏まえ、車両による運転支援技術等の車両安全技術の向上に努める。

3 市民参加型の交通安全活動の推進及び高齢者保護の強化

高齢者の交通安全対策は、国及び地方公共団体はもとより、企業、地域社会、NPO（非営利活動団体）、家庭、個人等社会を構成するすべての者が取り組まなければならない課題である。

まず、地域社会においては、高齢者の主体的な地域社会への参画を促進するとともに、地域における相互扶助その他の機能を活性化することが求められているが、高齢者の交通安全対策もその一環として位置付けられる。また、グループ活動やボランティア活動に積極的に参加する高齢者も多いことから、高齢者自身の力をいかした交通安全対策の在り方を検討する必要がある。さらに、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいので、世代間の連携強化を通じた交通安全意識の高揚を図るなど、交通安全対策における家庭の役割を支援することが重要である。そして、学校においては、児童・生徒等が高齢者の交通安全に対して配慮し、実践する姿勢をはぐくむ。

(1) 地域社会における交通安全対策

地域社会においては、全国交通安全運動を始めとする自発的な諸対策が推進されるよう支援を行う。

特に、各地の老人クラブ、高齢者大学等との連携を強化し、例えば、老人クラブにおける交通安全部会の設置、「ヒヤリ地図」の作成、行政及び警察と連携した交通安全総点検の実施等を促進する。その際、例えば、モデル地区を指定し、市町村、警察、交通指導員連絡協議会、老人クラブ、高齢者大学等が連携して交通安全教室、講習会、座談会、高齢者家庭の訪問等を計画的かつ効率的に実施するなど、地域社会の取組が活性化するように工夫する。

(2) 交通指導員の資質向上と活性化

地域の交通安全を実現する上では高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）等民間の交通指導員が果たす役割が大きいことから、その資質向上を図るため、参加・体験・実践型の交通安全教育事業、講習会等の実施、交通指導員連絡協議会の活動支援等を推進する。

(3) 家庭における交通安全対策

交通安全母親活動を推進するとともに、交通安全に関する体験や交通事故防止の呼びかけを手紙の形で交換したり、高齢者が子供たちやその親と共に交通安全教室に参加するなど、交通安全に関して交流を行う世代間交流の考え方に基づく交通安全普及啓発活動等を推進する。また、地域の実情に応じ、「交通安全の日」等の機会に、各世代が家庭で交通安全について話し合うなどの運動を展開する。

(4) 学校における交通安全対策

学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携しつつ、児童生徒の発達段階等に応じて、学校教育活動全体を通じて交通安全教育を推進するに当たって、体験的学習や問題解決的学習等も取り入れながら、高齢者の交通行動の特性について理解させるとともに、思いやりをもって高齢者を含めた他の人々の安全を守ろうとする自覚を持たせるなど、高齢者の安全確保に留意する。例えば、老人クラブ等と児童生徒が共に交通安全教育を受ける場などを設けること等により、高齢者との世代間交流を行うことも重要である。

(5) 支援の仕組み

国においては、高齢者交通安全対策推進会議を中心として、関係省庁及び関係民間団体の間の緊密な連携を引き続き確保する。特に、交通安全対策の担当部局と高齢社会対策の担当部局は、必要に応じて、相互の連携強化を図る。

地方においては、地方公共団体及び関係民間団体等が緊密に連携し、特に市町村等のレベルにおいて地域の実情に応じた活動が推進されるよう、情報提供の充実等必要な支援を行う。