

「高齢者の交通事故の現状と安全なまちづくり」

学籍番号 1710120069

明治大学経営学部経営学科

4年22組12番 國分 俊太郎

目次

序章

- 第一節 研究の課題と方法
- 第二節 研究の対象
- 第三節 論文の構成

第一章 高齢者の交通事故

- 第一節 近年の交通事故における高齢者の割合
- 第二節 なぜ高齢者は交通事故に陥りやすいのか
- 第三節 高齢者の事故のケース
- 第四節 警察が行っている対策

第二章 高齢者の方が求めること

- 第一節 北区の場合
- 第二節 荒川区の場合
- 第三節 巣鴨とげぬき地蔵通り商店街において

結論

- 第一節 高齢者に対して高齢者以外の人々ができる安全対策
- 第二節 警察・区役所がすべき対策

終わりに

参考文献

序章

第一節 研究の課題

近年、交通事故の死者数・負傷者数・発生件数すべてが減少傾向にある。しかし、その内訳をみるとその被害、もしくは加害者となっているのが高齢者の方が多い傾向にある。これは日本の高齢社会が影響していると考えられる。

しかし筆者は、高齢社会においても、もう少しその地域や警察組織と協力して何かしら対策ができるのではないかと考えた。そこで今回、高齢者が実際にどのような事故を起こす、もしくは被害にあっているかを調査し加えて、実際に区役所や警察署に実地調査に行き、「高齢者の方々が交通事故などの被害にあわず、安全な生活を送るにはどうしたらよいか」ということをテーマに研究を進めることにした。

警察署・各区役所での実地調査の結果を統合し、自分なり的高齢者が安全に暮らせるにはどのような対策をとっていきべきか、高齢者が望んでいることから我々は何ができるかを考えていきたいと思っている。

第二節 研究の対象

本稿では交通事故の現状を研究し踏まえたうえで、筆者の住んでいる、北区・荒川区の高齢者に対して行っていく。実際に各区のある商店街に65歳以上の高齢者に簡単なアンケートを実施してそれを集計していく。また荒川区役所・北区役所の福祉担当の方にも実際に話を伺うことに加え、荒川警察署の交通課の方にも話を伺う。第二章にてそれぞれの詳細を表しているなのでここでは省略させてもらいたい。

第三節 論文の構成

本稿はまず第一章として高齢者の事故について研究していく。はじめに近年の事故について考えた後、高齢者がなぜ事故に陥りやすいか、そして高齢者の方々がどのような事故にあっているのかを考えていく。そして、第一章の最後に、荒川警察署で交通課の職員に伺った話を書いていきたいと思う。

次に第二章では、交通事故の面からは少し離れ、高齢者の方々が今の住んでいる街に何を求めているのかを考えていきたい。ここで北区役所・荒川区役所の両区役所で伺った話をまず述べ、それに商店街でのアンケート結果の集計を加えて、高齢者が求めていることを研究していきたいと考える。

そして最後に結論として、高齢者に対して、これからの時代を生きていく、私たち若い世代ができること、そして警察組織や区役所ができる対策を既存のものを踏まえて筆者なりの答えを出したいと思う。

第一章 高齢者の交通事故

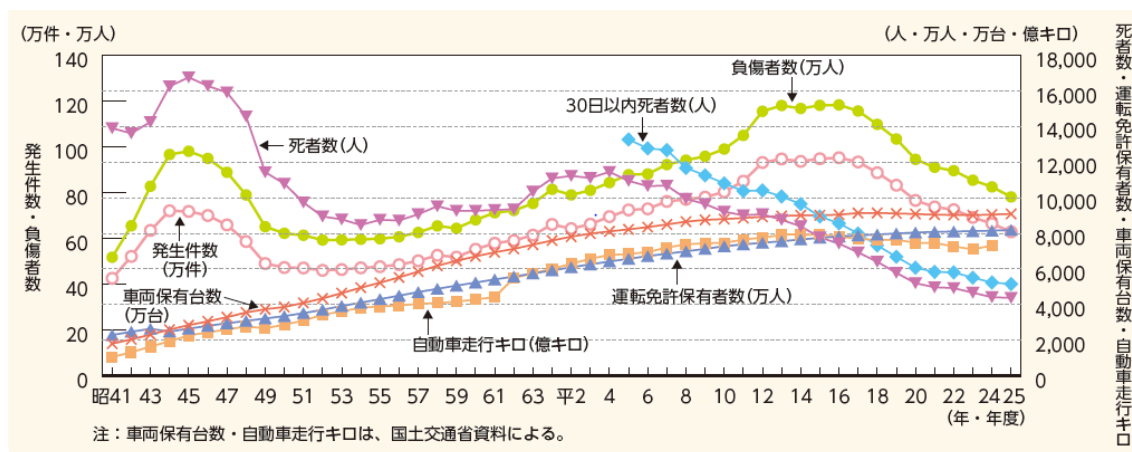
第一節 近年の交通事故における高齢者の割合

序章でも述べたように近年の交通事故の発生件数等は減少傾向にある。

【図 1-1-1】は昭和 41 から平成 25 年の交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移を示したものである。平成 25 年中の死者数は 4373 人で、13 年連続の減少となり、発生件数及び負傷者数も 9 年連続で減少した¹。しかし、交通事故の内訳が総合的に見て減少したにも関わらず、高齢者にかかわる事案の発生件数は毎年増加している。同年の交通死亡事故において、高齢者の死者数が全体の 52.7%を占めている。

また【図 1-1-2】に示したように、年代別及び状態別に見ても、自動車乗車中の死者数は 75 歳以上の高齢者が最も高く、全体の 25.9%、原動機付自転車乗車中の死者数も 75 歳以上の高齢者が最も多く、全体の 26.2%、自転車乗車中の死者数も 75 歳以上の高齢者が最も高く、全体の 39.7%、そして歩行中の死者数も 75 歳以上の高齢者が最も多く、全体の 46.7%といったように 4 つの部門で 75 歳以上の高齢者の割合がトップを占めている²。これには高齢社会により、他の年齢層の人口が減少していく一方で、高齢者の人口が年々に増加し、高齢者の交通事故死者数が減りにくくなっていることで、死者数の減少幅が縮小しているからであると考えられる。

【図 1-1-1】 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移（昭和 41～平成 25 年）



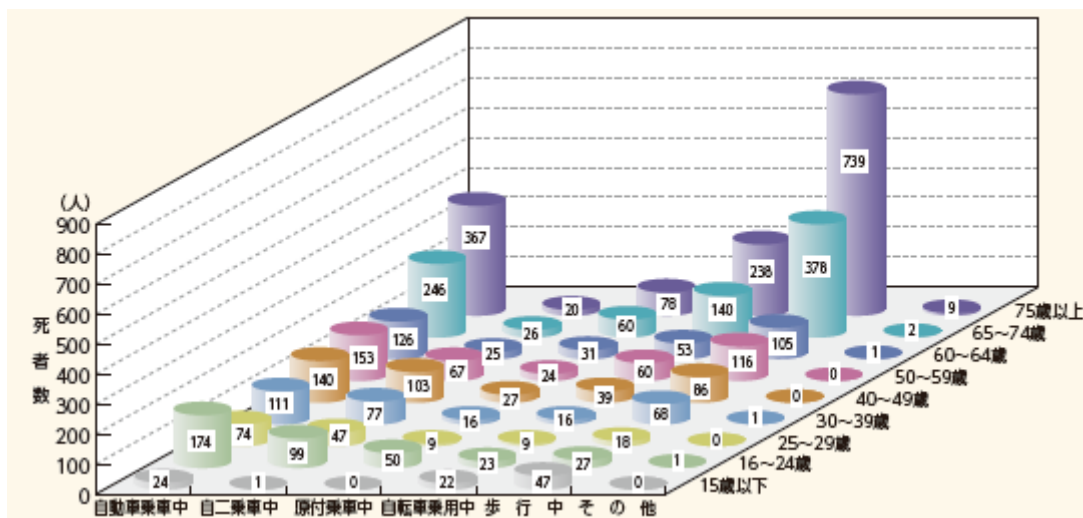
出所：警察白書 26 年度版

http://www.npa.go.jp/hakusyo/h26/honbun/pdf/10_dai5sho.pdf

2016/1/26 引用

1 警察白書 平成 26 年度版
2 警察白書 平成 26 年度版

【図 1-1-2】 状態別、年齢層別死者数（平成 25 年）



出所：警察白書 26 年度版

http://www.npa.go.jp/hakusyo/h26/honbun/pdf/10_dai5sho.pdf

2016/1/26 引用

第二節 なぜ高齢者は交通事故に陥りやすいのか

ではなぜ高齢者は交通事故に陥りやすいのだろうか。それは高齢者が自分の能力を過信しすぎていることが第一に考えられる。昔は当たり前に行っていたことが年をとるとできないということが多い。しかし、高齢者はこれくらいならまだできる、聞こえるといったように、自分の能力の低下を受け止めないという方が多い。これが事故につながる一番の原因であると考えられる。

特に感覚神経・運動神経の衰えについては直接交通事故につながってくると考えられる。視覚については、一般に 40 歳くらいから 調節力の低下を自覚するようになり いわゆる老眼になり、それに伴い暗順応も低下し明るくないと字が読みにくく目測を誤ることも出てくるⁱ。これは標識を見落とす・見誤るといった事故の直接的な原因に直結する高齢者の身体の低下である。次に聴覚は、まず高音域が聞きとりにくくなり、そして早口や雑音が混じる会話では言葉を聞き分ける力が低下するⁱⁱ。車が近づいていることに気付かず横断したり、後ろから車や自転車が近づいていることになかなか気づかないのはこのためである。そして感覚神経の低下により、バランスがくずれて 転倒を招く事も増えてくるⁱⁱⁱ。このように、高齢化により、人間の体には様々な弊害が出てくるのである。

この先も高齢社会により、高齢者の交通事故は増加することが予想される。もちろん車を運転する者だけが注意するだけでは交通事故はどうしても防ぎきれない。事故の加害者・もしくは被害者となりうる可能性が一番高い高齢者自身も気を付けていかなければ

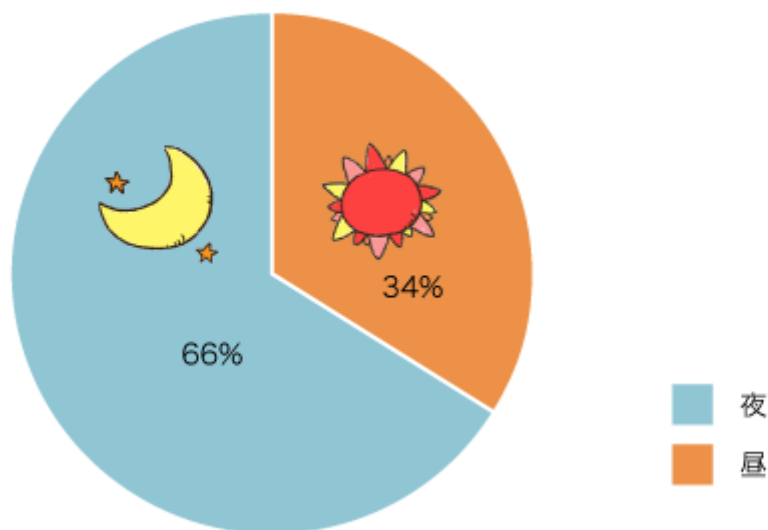
ばならないのである。

では、次の節で具体的に高齢者がどのような交通事故の被害にあっているか、あるいは事故を起こしているのかを見ていきたい。

第三節 高齢者の事故のケース

では具体的な高齢者の事故のケースを見ていく。 次の【図 1-3-1】は高齢者がどの時間に事故にあっているのかをおおまかに表したものである。

【図 1-3-1】 高齢歩行者の昼夜別死亡事故比較（平成 24 年 警察庁）



出所：政府広報オンライン

<http://www.gov-online.go.jp/useful/article/201306/1.html>

2015/12/14 引用

【図 1-3-1】を見てもらえば一目瞭然であるが高齢者の交通事故は圧倒的に日中に比べ、夜間に発生していることが分かる。これには夜間で加害者側が歩行者や事故誘引物質を発見しづらい状況に陥ってしまうこと、そして高齢者の老化による視力の衰えや感覚神経の低下により、夜間は特に体に制約が生じてしまうことが相乗効果となり陥って

しまった結果である。

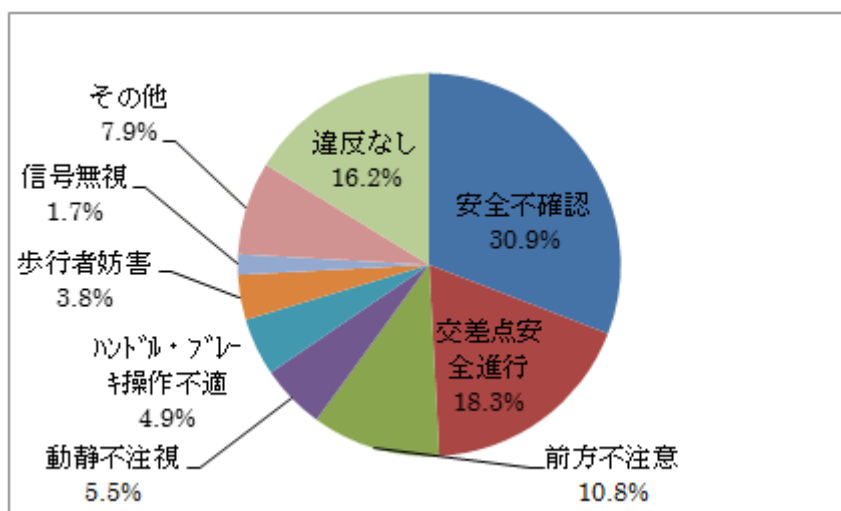
加えて、先に述べたように高齢になると身体の衰えが顕著に現れてくる。情報を処理する力も落ちることから、事故に巻き込まれやすくなってしまおうと考えられる。

また、高齢者は横断歩道を渡らず、どこでも平気で横断してしまう傾向がある。仮に若者が普通の道路を横断してもスムーズに横断することができるであろう。しかし高齢者の場合は筋力の衰えなどもあり、若者が横断するよりはるかに多くの時間がかかってしまうのである。そして進行してきた車にひかれてしまうというケースも非常に多くなっている。自分自身で気を付ければ大丈夫であることなのに、高齢者は「自分はまだ昔のように動ける。」という気持ちのままできてしまうがためにこのような事故が起こってしまうのではないかと、筆者は考える。

そして、高齢者の交通事故のうち約半数は自宅から半径 500 メートル以内という身近な場所で起こっている³。近年ではカーナビといった便利な製品の普及により、道幅の狭い生活道路でも抜け道として利用する車両も増えているので、絶対に安全な道などとは思わず、常に注意を払うことが大切である。高齢なら、なおさら見通しの悪い道路においては最新の注意を払う必要があるのである。

では次は高齢者が加害者になる場合のケースについて考えていく。下の【図 1-3-2】は警視庁が発表した、高齢運転者が関与した交通事故のうち高齢運転者側の違反についてグラフで表したものである。

【図 1-3-2】 高齢者が加害者の場合の事故原因



出所：警視庁

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kourei/koureiijiko.htm>

2015/12/15 引用

³ 高齢者の交通事故と補償問題

【図 1-3-2】を見てもらえばわかるように、事故原因の約三分の一が運転をしている高齢者の安全の不確認によるものである。

高齢者ドライバーはやはり自分の運転に自信を持っており、免許を取ってから無事故無違反で危ないと思ったことはない、長年培ってきた技術への自信とプライドの強い人も多い。高齢になると前述のようにさまざまな視覚神経の衰えが顕著に表れてくる。しかし、高齢者ドライバーにとって、運転は生活の一部であり、必要不可欠と考えている人が大半を占めているのである⁴。加えて運転を趣味として楽しむ方もいれば、楽しみというより暮らしていくために必要で、買い物などに行く際、毎日少し長い距離を運転する方、車は自分の足と考え、通院や移動手段として日常生活に欠かせないといった様々なケースもあると筆者は考える。これらの事柄に共通して、やはり高齢者の方にとって、車は生活の足となっている場合が多いのではないだろうか。

もちろん身体能力の衰えに気付き、運転をやめたり、昼間や町内だけに限定して運転しているドライバーもいることも考えられる。しかし、身体能力の衰えを自覚しながらも、生活していくうえで便利な手段として手に入れた車をなかなか手放せないでいる高齢者の方のほうが多いのではないかと筆者は考えた。

また中には足腰の衰えを感じ、車を愛用していたが、交差点で自分の不注意や視力の低下により事故の原因となるものを見逃してしまったことにより、事故を起こしそうになってしまい、次の免許の更新はしないと心得ている高齢者の方も多⁵。

車を一度手に入れてしまうとやはりどうしても先に述べているように少しばかり無理をしてでも乗ってしまったほうが楽と考えるしまうことが多い。しかしこれをもしたタクシーにしたらどうであろうか。維持費や、ガソリン代を考えたときにきつと車を所持するより安く済むと私は考える。高齢者ドライバーの方々は自分の運転の限界を見極めて、心残りかもしれないがある程度の年齢になったら車を降りる覚悟を決める必要があるのではないかと筆者は考える。

では次の節では実際に警察署が高齢者の交通事故に対してどのような取り組みを行っているのかを見ていきたいと思う。

第四節 警察が行っている対策

2015年11月下旬に実際に荒川警察署に行き、採用試験の段階からずっとお世話になっている採用担当の職員の方に高齢者の方々に對して警察組織がどのような対策を行っているのかを調査してきた。

まず警視庁全体の取り組みについて述べていきたいと思う。

⁴ 高齢者の交通事故と補償問題

⁵ 高齢者の交通事故と補償問題

【図 1-4-1】 高齢者の方々に向けたポスター



出所：警視庁

http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kourei/kourei_model.htm

2015/12/15 引用

このポスターは警視庁が高齢者の事故を防ぐために発行しているポスターである。左のポスターは高齢者の方が横断歩道をきちんとわたるように、そして信号無視をしないように注意を促すもので、右のポスターはドライバーに夕暮れ時になったら早めのライト点灯を、そして高齢者の方に出掛ける際には、反射材のついた製品をしっかり身に着けるように促したものである。高齢者は自分が渡っているときに車は止まってくれるものだと思う傾向が強いと職員の方はおっしゃっていた。また信号を無視してしまうことも多いのが事実のようである。このポスターをラッピングバスに取り入れたり、各所に張ることにより警視庁は、交通ルールの遵守を高齢者の方々に呼びかけているそうである。また右のポスターは、夕暮れ時に事故が多発しているのも、それに対する呼びかけである。夕暮れ時はドライバーもライトをつけたりつけなかったりする上に、視界が少し悪くなる。加えて高齢者は注意力が散漫であるので車に気付かないことが多い。なので、警視庁は夕刻時に出掛ける際は車のライトにきれいに反射する、反射板をつけること、そしてドライバーの方々にも日が暮れ始めたら早めにライトをつけ、双方で事故を防ぐように促しているとおっしゃっていた。

【図 1-4-2】 交通ルール再認識ポスター



出所：警視庁

http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kourei/kourei_model.htm

2015/12/15 引用

【図 1-4-2】は高齢者に交通ルールをもう一度簡単におさらいしてもらうために発行しているポスターである。上にも述べたように、高齢者は交通ルールの認識が甘く、これくらいなら大丈夫という考えが多い。自分の安全を自分でしっかり守る、そして交通ルールを守ることが、自分自身を守ることと直結するという認識を持ってもらうために、このポスターは作られた。また高齢者にむけた、高齢者交通安全ポスターというものも国民の方々に応募を募り、警視庁はホームページに優秀作品を掲載している。

また高齢者の方々と子供たちを対象にした、交通安全キラキラ体操と呼ばれるものも作成された。これは、子供から高齢者まで簡単に覚えて出来る交通事故防止を目的とした体操で、横断歩道を渡る時の左右の安全確認や横断動作を基本に、専門的な立場から日本女子体育大学の坂本准教授に協力を依頼して作成したものである^{iv}。

このように警視庁は高齢者にルールの再認識を積極的に呼びかけている。これくらいなら大丈夫といった気持からやはり交通事故が発生してしまうことが多いようで高齢者は特に熱心に呼びかけている。

また高齢者を対象にした、自転車の安全運転講習会、自動車の安全運転講習会も警視庁は積極的に行っている。実際に運転シュミレーターを使った、さまざまな状況を想定した模擬運転や、自転車のルール改正に伴い、徹底した自転車の乗り方の講習などを行っている。これには有料のものもあるが、無料のものの方が多く、警視庁は気軽に高齢者の方に参加してもらい、ルールに再認識をしてもらい、安全に車や自転車に乗ってもらいたいという願いから行っている。

加えて、警視庁は免許の返納制度を高齢者に積極的に促している。これは自分の運転に自信がなくなってしまうたり、家族から運転が危ないといわれて、車を降りることを決めたとき、免許を返納するという事で免許に相当する身分証明書を受け取ることが

できるというシステムである。この証明書には各所で使える様々な割引がついている。しかし先にも述べたように高齢者はベテランドライバーで、自分の運転には少なからず自信を持っている方もいれば、生活のためになかなか車を降りられない方もいる。免許を返納することは今までずっと車に乗ってきた人からすれば、非常に勇気のいることかもしれない。でも自分の安全を自分自身で守るためにも勇気を持ち、覚悟を決めることはとても大切なことだと筆者は話を伺っていて思った。

では荒川区ではどのような対策を行っているのであろうか。荒川区は東京 23 区内でも有数の自転車保有率を誇る区である。区内の自転車登録台数は、約 17 万 7 千台（2008 年 12 月末現在）で、区民 1 人がほぼ 1 台の自転車を保有している計算になり、近年でも増加していると指摘していた。また、通勤者の 7 人に 1 人は職場まで自転車のみで通勤をしており、23 区のなかでも、自転車利用の割合が高くなっている^{vi}。なので、荒川区では自転車の乗り方の安全教育・指導にとっても力を入れている。荒川区は都電や舎人ライナー、常磐線、バスといった交通網がとて多く発達している。遠方に出向く際はそのような公共交通機関を使用する方々が多いが、近場を移動する際は自転車を利用する方が圧倒的に多い。加えて、いくつもの商店街があり、歩行者と自転車が入り混じる機会も多い。このことから荒川警察署は管轄の地域の特性を理解し、自転車の安全教育に力を入れ始めたようだ。しかしそう簡単に成果は目には見えてこないらしく、この先もずっとこの対策を続けていき、自転車による交通事故を一件でも多く減らせるようにしていきたいとおっしゃっていた。また、交通事故を 100% 起こさないようにするというのは不可能であると、警察官の方は指摘していた。これはどんなに気を付けていても事故というものは突然起こるものであるし、自分が悪くなくても誰かが意識を持っていないだけで起こってしまうものだからである。警察官はそのような事故を起こる確率を 1% でも多く減らせるように、さまざまな呼びかけ・運動をすることが私たちの仕事であり、都民の方々の安全で安心な暮らしを守ることにつながることであると指摘していた。

またたびたびこの論文にも出てきている、高齢者の交通ルールの認識の甘さも挙げていた。どんなに周りが気を付けていたとしても、高齢者が例えば信号無視をして横断歩道を渡ってしまったりしたらそれは防ぎようがなくなってしまう。だから我々はそのような事態を引き起こさないように高齢者の方に安全教育をこれからも幾度もなく続けていくつもりだし、ルールを再認識してもらうことにより自分自身の身をしっかりと守ってもらいたいとおっしゃっていた。返納制度についても荒川区では公共交通機関の発達が著しいので、できれば多くの高齢者に返納をお願いしたいということであった。

このように警察組織は高齢者の方々にさまざまな呼びかけを行っている。これらに共通していえることは、「高齢者の方々に交通ルールを再認識してもらう。」「高齢者の方に少しでも自分自身で安全を守ってもらいたい」ということであった。何人かの警察官に伺ったが、これらの対策の効果は一朝一夕には出ないということであった。警察組織

はこれからも様々な呼びかけを高齢者に理解を得てもらうために続けていく。高齢者の方々も私たちそれ以外の世代も理解を持ち、未然に交通事故を防ぐことに協力していけたらよいと感じた。

では次の章からは実際に高齢者はどのような意見を持っているのか考えていきたいと思う。

第二章 高齢者の方が求めること

第一節 北区の場合

ではまず北区役所が高齢者に対して行っている対策から述べていく。荒川警察署に訪問した同時期の11月下旬ごろに、北区役所の健康・医療・福祉課の職員の方にお話を伺った。

【図2-1-1】からわかるように、北区は東京23区の中でも高齢者人口が最も高く、お年寄りの町といっても過言ではない。そんな北区は随所でバリアフリーの対策が見受けられる。特に私が小学生の頃に比べて、バリアフリー化している場所は増加した。例えば以前は階段であった図書館の入り口がスロープになっていたり、急な階段では手すりがしっかりとつくようになっていたりする。加えて随所で高齢者の方々のコミュニティスペースが見受けられるようになった。近隣の霜降り商店街ではこのコミュニティスペースの設置により、高齢者の方と子供たちとの交流の機会が増え、とてもにぎわっている。また一人暮らしになってしまっている高齢者の方が積極的にこのコミュニティスペースへと足を運ぶようになり、高齢者の孤独化・孤立化を防止することにもつながっていると北区役所の職員の方はおっしゃっていた。

道路の面でも北区はとても高齢者のために作られているところが多い。横断歩道は高齢者の方に向けられた音声が出るものを採用しており、青信号の時間も標準的な信号機よりか少しばかり長く設定してある。これは高齢者の方が安心して横断歩道を渡れるようにと考えられた北区の政策である。

これらの政策に対して、実際の声がほしいと考え、調査の帰りに北区役所にいた高齢者の何人かに不意に話を聞いてみたら、高齢者の方々は「そんな政策をしてもらえているとは知らなかったが、自分たちのためにたくさんの政策をしてくれていることに感謝したい。」「我々自身も、しっかりとルールを守って暮らしていきたい」とおっしゃっていた。区の政策に対して気づいていない方々も多いが少なからず北区の高齢者の方々は、生活にとっても満足しているように見受けられた。

【図 2-1-1】 東京都の高齢者人口のランキング



出所：ダイヤモンドオンライン

<http://diamond.jp/articles/-/8862>

2016/1/26 引用

第二節 荒川区の場合

荒川区役所では 2015 年 12 月上旬に健康・福祉・衛星課の職員の方にお話を伺った。荒川区では先に述べたように自転車の交通マナーの認識について力を熱心に入れているように見受けられた。荒川区役所は荒川警察署と協力して先に述べた自転車の安全教育に徹している。加えて違法駐輪に対しても力を入れている。これは高齢者の方々が歩行の際に放置されていた自転車が突然倒れてけがをってしまったという事例があり、自転車保有台数が高い荒川区は、この危険性をなるべく回避しようと熱心に取り組むようになったそうだ。おかげで、違法駐輪の数は減少し、歩行者は安心して歩くことができるそうだ。加えて、高齢者のみならず一般の方や小学生を対象にした自転車安全教室や、タクシー会社・一般企業に対しての安全運転教室なども警察署と連携して定期的に行うようにしており、区民の運転する際の交通ルールの再確認に徹している。

また、宮地・サンパール前・日暮里駅前といった何本もの道路が入り組む交差点では、警察官が積極的に処理を行い、歩行者の安全やドライバーの無理な運転の抑止に努めている。

これに対して北区役所の時と同様に荒川区役所にたまたま訪れていた高齢者の方々に不意に話を聞いたところ、「自転車の安全講習を定期的にとたくさん行って助か

っている。特に自転車の道路交通法が改正になり、わからないところがたくさんあったので、ルールの再認識に非常にためになる。」「放置自転車が減り、安心して町を歩けるようになった。」といった声があり、荒川区の政策は高齢者のためになっているということがよくわかった。

第三節 巣鴨とげぬき地蔵通り商店街において

ではおじいちゃんおばあちゃんの原宿と呼ばれる巣鴨とげぬき地蔵通り商店街において実際に聞いた高齢者の声についてまとめていきたい。

今回は高齢者の方々20人に「今現在、身近な場所に危険と思われる場所があるか」「自分自身、外を出歩く際に交通事故にあわないように気を付けているか」「警察官や区役所・市役所にしてもらいたいことは何かあるか」といった3つの質問をアンケート形式で伺った。アンケートの集計結果は巻末資料としてまとめてあるので、詳しくはそちらを参考にしてもらいたい。

まず一つ目の質問には高齢者の方々20人中18人が危険と思われる場所があると回答してくださった。実際にどのような場所が危険か伺って見たら「道路がたくさん入り混じる場所」「信号機がない横断歩道」「住宅街にある見通しの悪い十字路」「歩行者も車の交通量が多い場所」といったものが挙げられた。これらの道路で警察官が交通整理をしてくれているかどうかを伺ったら、18人中9人の方が交通整理をしてくれていると答えた。やはり警察官の交通整理をもっと徹底するべきなのかなと筆者は考えた。加えて、警察組織は高齢者が不安に感じている場所をもっとしっかり把握して、交通整理を行えば、高齢者はその危険な場所を少しでも安全に通行できるのではないかと感じた。

次に二つ目の質問では20人中5人が気を付けていると回答してくださった。「しっかりと反射板のついた製品を身に付けていく」といった声をくれる方がいる一方、「周りがきっと気を使ってくれている」と自分自身では全く持って気を付けていないという方もいた。そして20人の方に「最近信号無視や、横断歩道のない交差点を渡ってしまったか」という質問を加えてしてみたら、20人中19人の方がここ一週間以内にしてしまったという回答であった。自分自身が気を付けるという意識が少し低いのかなということが少し見受けられる結果であった。やはり警察組織はこれからも高齢者の方々に強く交通ルールの再認識を促して行く必要があるのだと思った。

最後の質問で多く寄せられた声は「交通整理や取り締まりを強化してほしい」というものだった。しかし、警察組織は決して交通整理や取り締まりをあまりしていないわけではない。私はきっと住民の声がきちんと警察組織に浸透していないのではないかなと思った。もし住民の方々が不安に思っているところでしっかりと取り締まりができたならば、きっとそれは双方にとってとてもいい結果が生まれるかもしれない。しかし、管轄の地域には住民が危険と感じる場所は十人十色でたくさんあるかと思う。すべてに

こたえていくのは難しいかと思うが一つ一つ解決していけばなと私は感じた。

このアンケート調査を通してやはり、高齢者自身が安全に気を付けていることが少ないと感じることが多かった。周りが気を付けてくれるから自分自身は大丈夫。言い方は少し悪いかもしれないがそういう風にもとらえることができた。警察組織・区役所は熱心に様々な対策を高齢者に向けて行っている。しかしそれが高齢者の方々にはなかなか浸透しておらず、むしろ自分より周りのほうにもっと気を付けさせるべきだ。そういった考えの方が多いのかもしれない。

では次の章ではこれらの研究を経て、筆者として何かしらの答えを出したいと思う。

結論

第一節 高齢者の方々に対して高齢者以外の人々ができる安全対策

以上の研究を通して高齢者の方々に我々ができること、それは自分自身が気を付けるだけでなく、高齢者の方々にも交通ルールの認識を高めてもらうこと、そして高齢者の方々自身でも自分の身を守らなければならないということを理解してもらうことだと思った。そのためには高齢者の方々と多くのコミュニケーションをとれるように、コミュニティスペースをたくさん利用する、学校のイベントとして、老人ホームや介護施設に行き、交通事故の危険性・出掛ける際に気を付けてもらうことなどを伝える、そういった地道な努力が高齢者の方々の事故を減らせる最善の策であると思った。また、横断歩道などで横断に困っている高齢者を見かけた場合は積極的に横断を助けてあげたり、横断歩道のないところを渡ろうとしている高齢者の方がいたら、一緒に横断歩道まで来て一緒にわたってあげる。そういった心遣いも大切なのではないかと思った。最初は疎まれるかもしれないが、きちんと高齢者の方の事故が多発しているという旨を伝えると高齢者の方もわかってくれるはずである。もちろん高齢者の方々のお手本となるべく、私たちも交通ルールの再認識を怠ってはならない。自転車の危険な乗り方をやめたり、車を運転する際もきちんとルール・標識にのっとって運転する必要がある。

お互いの運転・安全に対する意識の改善がなによりもの事故防止につながるのではないかと筆者は強く思う。

第二節 警察・区役所がすべき対策

では警察組織は何をすべきなのだろうか。まずは今現在行っている高齢者に対する自転車安全教育・安全運転教育を継続して高齢者の方に伝えていくことかと筆者は考える。今現在でも力を入れて行われているが、やはりそんなに早くに効果が出るものでもないし、その効果というのは露骨にポンッと現れるものでもない。現職の警察官の方もそれは言っており、そう簡単には効果は出ないとおっしゃっていた。加えてまだまだ高齢者の方々の交通ルールに対する意識は低いのも今回の研究を通して分かった。なので、警

察組織は根気強くこの交通ルールの再認識の方法を研究して、高齢者の方々の一人でも多くに理解してもらえるように努めていく必要があると思った。

加えて、交通整理をする際にまずは地域の住民の方々の声を聞くために、地域課はパトロールの際に積極的に住民の方々の声を聞くようにして、統計を取り、その管轄で住民の方々が危険と思っているところを順番に重点的に取り締まっていければと思った。パトロールをすることは未然にさまざまな犯罪を防ぐことに加え、住民の方々に触れ合ういい機会でもあると筆者は考える。また警察官が積極的に住民の声を聞こうとする姿勢を見せることにより、住民の方々にも安心感を与えることもできると思う。住民とたくさん触れ合うのも警察官の仕事でもあるし、住民に近い立場で声を聞き、安心安全な暮らしを守るのが警察官の使命である。根気はとともいるかもしれない。しかし、その努力はきっと住民・高齢者の暮らしを支えるものとなるはずである。

区役所は高齢者の方々に対しての対策はととも充実しているように見受けられた。しいて言うなら、もう少し高齢者の方々と若者とが触れ合えるイベントなどを増やすべきだと思った。そうすることで我々若者から高齢者の方へ、高齢者の方から若者へと双方にいろんな意見を伝え合うことができると思う。コミュニケーションをたくさんとれる場を設けることはその地域の活性化にもつながってくる。区役所の今後の対策に期待したい。

高齢者だけでなく、私たち高齢者以外の世代も気を付けなければならないことがある一方で高齢者にも問題があることがたくさん見受けられた。今後も高齢者の方々の人口は増えることが予想される。この高齢者の交通事故というのは今後も避けては通れない問題であろう。しかし双方の意識の改善・交通ルールの再認識により一件でも多く減らせるように、これからもみんなで気持ちを高く持って、問題解決に努めていきたいと思う。

終わりに

今回このようなテーマを選んだのには筆者自身の夢と結び付けたいからであった。事故に関してはこの研究を行うまでは加害者側になりやすい、高齢者以外の世代に重大な問題があるのかと考えていた。しかし研究を進めていくうちに高齢者の交通ルールに対する意識の低さもわかり、問題は双方にあるのだということが再認識できた。

この研究をもとに私は春からの職場でしっかりと問題解決に努めていきたいと思う。この研究をしたときは学生であったが、次は皆に交通ルールや安全性を伝える立場。積極的に様々な方々とコミュニケーションをとり、自分が結論として出した答えを達成していきたいと思う。

最後になるが、今回調査協力をしてくださった、北区役所・荒川区役所の職員の方、荒川警察署の職員の方、そして巣鴨とげぬき地蔵通り商店街にてアンケート調査に答えてくださった方々に感謝を述べたい。本当にありがとうございました。

巻末資料 アンケート単純集計結果【2015年11月27日実施】

Q1 今現在、身近な場所に危険と思われる場所があるか。

はい・・・18人(90%)

いいえ・・・2人(10%)

合計・・・20人(100%)

※Q1で「はい」と答えた中で実際にどのような場所が危険か。

自由回答

- ・道路がたくさん入り混じる場所・・・2名
- ・歩行者も車の交通量が多い場所・・・4名
- ・住宅街にある見通しの悪い十字路・・・5名
- ・信号機がない横断歩道・・・4名
- ・幹線道路沿い・・・1名
- ・駐車場の出入り口・・・1名
- ・家の近くの踏切・・・1名

合計 18名

これらの危険な場所で交通整理が行われているのは9か所(50%)

Q2 自分自身、外を出歩く際に交通事故にあわないように気を付けていることはあるか。

気を付けている・・・5人(25%)

気を付けていない・・・15人(75%)

合計・・・・・・・・・・20人(100%)

- ・しっかりと反射板を付けていると口頭でこたえてくれた人1名
- ・周りが気にかけてくれていると口頭でこたえてくれた人1名

※最近信号無視や、横断歩道のない交差点を渡ってしまったか。

はい・・・19人(95%)

いいえ・・・1人(5%)

合計・・・20人(100%)

Q3 警察官や区役所・市役所にしてもらいたいことは何かあるか。

自由回答

- ・交通整理や取り締まりを強化してほしい・・・11名
- ・パトロールをもっと行ってほしい・・・2名
- ・もっと親身に話を聞いてほしい・・・2名

- ・バリアフリーを増やしてほしい
- ・エレベーターの普及を行ってほしい
- ・取り締まりを行う場所の手紙を作ってほしい
- ・高齢者に向けたサービスを充実させてほしい
- ・高齢者向けの講演などを増やしてほしい

合計 20 名

以上

参考文献・参考 HP

古笛恵子 (2007) 『事例解説高齢者の交通事故—因果関係・素因減額・逸失利益等』 新日本法規

堀田 一吉 , 山野 嘉朗 (2015) 『高齢者の交通事故と補償問題』 慶應義塾保険学会叢書

高齢者とまちづくり研究会(1997) 「高齢者とまちづくり—ともにイキイキ!まちと住まいと生きがいと」

国家公安委員会・警察庁(2014) 『警察白書 平成 26 年度版』

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/index.htm>

北区役所

<https://www.city.kita.tokyo.jp/index.html>

荒川区役所

<https://www.city.arakawa.tokyo.jp/index.html>

政府広報オンライン

<http://www.gov-online.go.jp/index.html>

高齢者の交通事故を防止する安全運転ガイド

<http://koureisya.11joho.biz/>

ⁱ <http://www.h4.dion.ne.jp/~kaigo26/kinouotoroe.htm>

2015/12/14 閲覧

ⁱⁱ <http://www.h4.dion.ne.jp/~kaigo26/kinouotoroe.htm>

2015/12/14 閲覧

ⁱⁱⁱ <http://www.h4.dion.ne.jp/~kaigo26/kinouotoroe.htm>

2015/12/14 閲覧

-
- iv http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kourei/kourei_model.htm 2015/12/15 参照
- v <http://www.city.arakawa.tokyo.jp/kusei/kouso/keikaku/teitansokeikaku.files/2.pdf> 2016/1/26 引用
- vi <http://www.city.arakawa.tokyo.jp/kusei/kouso/keikaku/teitansokeikaku.files/2.pdf> 2016/1/26 引用