

高齢者事故防止政策

- 急発進抑制装置取り付けの義務化 -

八塩ゼミナール

○庄田佳生(SHOUDA YOSHIKI)・池上慶司(IKEGAMI KEIJI)・藤川綾音(FUJIKAWA AYANE)

・古木裕乃(KOKI HIRONO)・小林莉(KOBAYASHI RAI)

(京都産業大学経済学部経済学科)

キーワード：高齢者、交通事故、急発進抑制装置

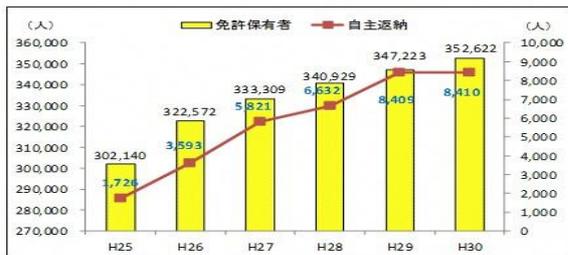
1. はじめに

近年高齢者の交通事故がニュースなどで頻繁に取り上げられている。だが実際は事故の数は全体では減少している。例えば京都府では平成25年の11,387件から平成30年の6,142件まで減少している。しかし全交通事故発生件数に占める高齢者が関係する事故(第1当事者・第2当事者)の割合は、平成27年以降、30パーセントを超えている状況で、平成30年は34.5パーセントとなっている。75歳以上の免許保有者数は年々増加し、今後もさらに増加していくとの推計が出ていることから、全交通事故に占める高齢運転者の交通事故割合も増加すると予想される。そこで私たちのグループは高齢者の交通事故を減少させる為の仕組みを創り出す必要があると考える。

2. 現状分析

京都府は、高齢者事故を直接的に減らす取り組みとして高齢者運転免許自主返納施策を行っている。この制度は加齢などで身体機能や判断力の低下で、運転に不安を感じる方が自主的に免許を返納するというものだ。自主返納後の支援として運転経歴証明書の発行などに加え、府内21市町村で支援を実施している。

〈高齢者の免許保有数と自主返納数の推移〉



しかし、H29からH30にかけては自主返納の数が停滞してしまっている。今後も停滞するであろう。とくに市街地の外で公共交通機関が発達していないため、免許返納をした高齢者の足となるものがなくなってしまう。

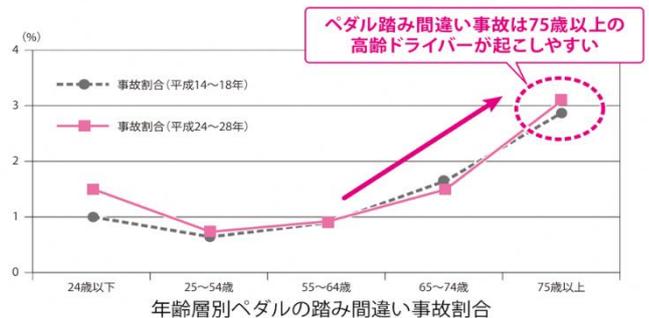
特に京都府の北部では非常に顕著であると考えられる。したがって免許返納の制度だけでは限界があるのは明らかだ。

そこで私たちは免許数を減らす量のみではなく車本体の安全性を強化する面に注目する。そうす

れば事故を減らすことが出来、高齢者の足となる自家用車も残すことが出来ると考える。現在東京都では興味深い取り組みをしており、次にそれについて紹介する。

3. 東京都での取り組み

東京都は緊急対策として、「令和元年度 東京都高齢者安全運転支援装置設置補助制度」を開始している。以下でこれについて説明する。高齢運転者による、ペダル踏み間違いによる事故は75歳以上の高齢ドライバーが起こしやすい傾向にある。

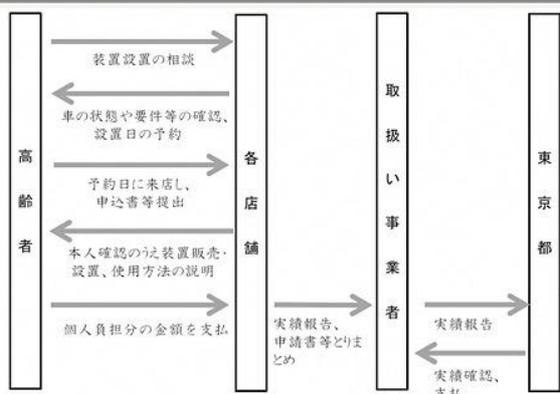


これにたいして近年、オートバックスなどのカー用品店は急発進抑制装置を販売している。急発進抑制装置とは、車が停止している時や低速走行時(10km/h以下)に、急にアクセルを踏み込んだ場合、運転者に音や表示で警告するとともに、アクセルを制御して急発進を防止する装置である。

東京都は70歳以上となる高齢者がこれを取り付ける際に補助金を出す制度を創設した。高齢ドライバーに対して補助金を設け、後付け急加速抑制装置の設置推進を図ることでペダル踏み間違い事故の減少を狙うものである。

装置(急発進抑制装置)を1割の負担で購入・設置できるよう、指定された取扱い事業者に対し、都が当該費用の9割を補助としている。以下の図は補助制度のスキームである。この東京都の制度は事故を減らすため、非常に有効であると考えられるが設置は任意で行われるため不十分であると考えられる

東京都高齢者安全運転支援装置設置補助制度 スキーム



4. 政策提言

以上のような現状を踏まえて、東京都高齢者安全運転支援装置設置補助制度では不十分であると考へ、深刻化する高齢者による事故を防止するために、より一歩踏み込んで『急加速抑制装置設置の義務付け』と『補助制度の創設』を二本の柱として政策提言する。

4-1. 急加速抑制装置設置の義務付け

我々は義務付けの方法として車検制度を活用する。現在では2年に一回、新車の場合は3年に一回、車検を受けることが義務付けられている。

そこで、70歳の誕生日を迎えた人は直近の車検時に安全装置を必ず取りつけることを車検合格の条件とする。義務付けを課す対象は運転免許を有する70歳以上とし、自家用車に限定する。

70歳以上で車検に合格した車に対しては、窓の見える場所にシールを貼るなどして警察から見分けがつくようにする。なお、70歳になる前に運転をやめる場合、装置設置の義務はないものとする。従わない場合は罰金などを課すものとする。

4-2. 補助金制度

義務化にあたって対象者が装置を設置しやすいよう一部補助金を出す制度を提案する。補助金の受付ができるのは68歳以上からとし、指定の取り扱い業者にて対象者が3割の負担で購入設置できる制度である

取り扱い業者に対して1台当たりの限度額を8万円とし当額費用の7割を京都府で補助する。一般的な機材は、取り付け費用込みで4万4千円となっており、対象者は当額の3割である1万3200円を負担する。これを目安に1年あたりの設置目標を10000台とし、補正予算を3億2千万円計上する。

この補助金を確保するために、京都府全体の自

家用自動車保有者の自動車税を1台当たり500円引き上げて補助金の財源とする。平成27年の京都府の自家用車保有台数約73万5千台をもとに計算すると、1年あたり3億6千万円の予算を確保することができる。

全世代の自動車税を上げることで社会全体の問題として、自分が高齢者になった際のことを早めに考えてもらう機会を作る。

4-3. 流れ

補助金を受けることのできる対象者は、選定された取り扱い業者の店舗に相談に行く。その店舗にて車の状態要件について確認を受け、設置日を予約する。後日予約日に本人が来店し申請書等必要書類を提出する。不正等がないように必ず店舗にて本人確認の実施をしてもらう。そして装置販売、設置、使用方法の説明を受けその後業者の方に設置してもらう。製品の使い方の説明と取り付け作業は合わせて約2時間程度。設置後本人は個人負担分の3割の金額を店舗にて支払う。これが設置までの一連の流れとなる。

また店舗側は設置が完了次第取り扱い業者に実績報告し申請書等を取りまとめる。その後取り扱い業者から京都府に実績報告を行い京都府が確認し申請を了承次第取り扱い業者に支払うまでが店舗側の流れだ。この流れは実際に行われている東京都のものを参考にしている。

5. 展望

高齢ドライバーの事故のニュースが頻繁に取り上げられる中、私たちが提言する制度によってペダル踏み間違いによる交通事故の数を少しでも減らすことができる。政策義務化に伴う補助金確保のために、全世代の自動車税を引き上げるため非高齢者の負担がかかり社会からの非難は否めないが、運転者全員の事故の防止につながることをわかってもらいたい。決して他人事ではなく大きな社会問題として捉えさせることで高齢者だけでなく自動車を利用する人々にも交通事故の問題を深刻に考える機会になるのではないかと考える。せることで高齢者だけでなく自動車を利用する人々にも交通事故の問題を深刻に考える機会になるのではないかと考える。

参考文献

- ・京都府警察ホームページ
- 京都府内における高齢者事故の特徴（平成30年中）
- ・東京都民安全推進本部
- ・交通事故総合分析センター（ITARDA）発行「イタルダイインフォメーションNo. 124」より。