

高齢者が使用する日常生活用品等の安全確保について

平成18年3月

商品等の安全問題に関する協議会

# 目 次

はじめに	1
電動三・四輪車編	
1 高齢者の現状	2
2 電動三・四輪車を取り巻く現状	3
(1) 電動三・四輪車を開発した背景	
(2) 普及状況	
(3) 規格・基準	
3 電動三・四輪車が抱える問題	4
(1) 事故の状況及び内容	
(2) 電動三・四輪車の安全性	
(3) フォロー体制	
(4) インフラ整備	
4 関係団体等の取組状況	6
(1) 警察庁等	
(2) 事業者団体等	
5 電動三・四輪車の安全確保に向けた今後の取組み	7
(1) 電動三・四輪車の安全確保ガイドライン（要望）	
(2) 電動三・四輪車の安全確保（提案）	
(3) インフラの整備による安全確保（提言）	
日常生活用品等編	
1 高齢者の事故の特徴	10
(1) 高齢者の危害危険に関する分析調査の概要	
(2) 高齢者の事故の特徴	
(3) 事故の場所別の具体的な事故内容	
2 事故防止の課題	15
(1) 誤使用を想定した商品開発	
(2) 事故情報の顕在化	
(3) 事故の特徴を踏まえた事故防止啓発	
3 事故防止の取組み	16
(1) 身体機能が低下した高齢者に配慮した商品開発	
(2) 高齢者の事故情報収集方法の検討及び共有化	
(3) 高齢者への啓発・注意喚起	
参考文献	20
協議会委員、協議の経過	21

## はじめに

商品等の安全問題に関する協議会（以下「協議会」という。）は、東京都からの委嘱を受けた学識経験者、消費者団体及び関係事業者から構成される協議会であり、これまでも、都民を商品等による危害や危険から守るため、様々な商品の安全性等について、毎年、テーマを選定して報告をまとめており、今年度は「高齢者が使用する日常生活用品等の安全確保について」をテーマとして検討を行ったところである。

平成17年1月末現在、都内における65歳以上の高齢者人口は218万人で、都内の全人口（1,216万人）の17.9%を占め、この割合は年々増加している。このように高齢者人口が増加する一方、他の先進国と比較して、わが国は高齢者の交通事故や転落などの不慮の事故による死亡率が高く、しかも、こうした高齢者の事故は、屋内外にかかわらず高齢者の身の回りにある日常生活用品等が原因となっているものが少なくないという調査結果が出ている。

こういった状況を踏まえ、本協議会では、高齢者の事故の未然防止という観点から、高齢者に身近な日常生活用品の安全性の向上が重要であると考え、「高齢者が使用する日常生活用品等の安全確保について」を今年度の検討のテーマとして選定したものである。

特に高齢者の利用が急速に進んだことにより、屋外での事故が増えてきている電動三・四輪車について、その安全性の確保及び利用技術の向上が喫緊の課題であると考え、こうした課題の解決策を検討するとともに、併せて日常生活用品の事故の実態も調査することとした。

本協議会においては、平成17年11月から平成18年3月までの間、5回にわたり検討を重ね、本日、「高齢者が使用する日常生活用品等の安全確保について」をとりまとめた次第である。

本協議会は、この報告を基に、東京都が関係機関及び関係業界に対し、電動三・四輪車の安全確保に取り組むよう要望・提案するとともに、日常生活用品による事故防止と高齢者に対する注意喚起のため、消費者への情報提供を行うよう求めるものである。

平成18年3月30日

商品等の安全問題に関する協議会会長 徳田 哲男

## 電動三・四輪車編

### 1 高齢者の現状

警視庁の平成17年中の交通事故発生状況・統計によると、都内の高齢者の自転車乗車中の交通人身事故は、高齢者の交通人身事故の約24%を占めており、死者数も他の年齢層に比べて多くなっている。今回、東京都が実施した「高齢者の危害危険に関する分析調査」においても、「以前は使っていたが、現在は危ないと思い使っていない商品」の第1位に自転車がのぼっていることから、高齢者にとって自転車は、危ない乗り物とされている。高齢者が自転車を使用できなくなるということは、高齢者の生活圏を狭めてしまうことになる。自転車による移動が断念されても、引き続き自立した生活を継続していくためには、できる限り高齢者の生活圏を確保するための安全な移動手段が必要になってくる。

その高齢者の移動手段として考えられるのが、自助具の杖や歩行補助車、電動三・四輪車である。これらは、身体障害者等の福祉用具として開発されてきたが、現在は、高齢者の日常の移動手段として、生活圏を確保するために欠かせないものとなっている。

特に近年、電動三・四輪車は、歩行に困難を感じている高齢者の便利な乗り物として急速に普及しており、今後、利用台数はさらに増加していくものと予想される。

しかし、利用台数が増加すれば、電動三・四輪車による交通事故も相対的に増加していくことが推察されるが、日本工業規格(JIS)において、走行性能以外の視認性、操作性等の安全対策で不十分な面がある。

さらに、電動三・四輪車は、自転車と違い安定性はあるものの、傾斜や段差に弱く、ちょっとした段差等により誤操作を招く事故が頻発するなど、歩道等における電動三・四輪車の走行性能を前提としたインフラの整備が追いついていない現状がある。

今後、いっそうの高齢化に伴う電動三・四輪車の事故増加への防止を図るためには、安全確保対策の充実が急務の課題とされる。

## 2 電動三・四輪車を取り巻く現状

### (1) 電動三・四輪車を開発した背景

電動車いすは、日本では約30年前に介助形の車いすに電動機をつけたのが始まりで、ジョイスティック形による操作（1本の棒を前後左右に倒すことで、前進・後進、右折・左折を行う装置であり、離すと棒が中立の位置に戻り、自動的に停止する。）を基本としており、主として身体障害者が使用するものであった。

一方、電動三・四輪車は、電動車いすのうちハンドル形操作のものをいい、自転車で移動することに不安を感じる、あるいは、歩行に困難を感じている高齢者が、生活圏を確保するための移動手段として利用されている。

この電動三・四輪車については、介護保険法の導入に伴って要支援者・要介護者がレンタルで安価な利用ができるようになったので、急速に広まるとともに、自転車で替わる乗り物として多くの事業者から販売されており、今後、さらに多くの高齢者に使われることが予想される。

### (2) 普及状況

電動車いすの業界団体である電動車いす安全普及協会の調査によると、会員事業者の電動三・四輪車の平成16年度における全国での出荷台数は21,662台で、ここ数年2万台以上を出荷している。また、平成15年3月末現在における全国の推定稼働台数は約15万8千台（耐用年数を5年と仮定）であり、多くの高齢者に利用されている。

### (3) 規格・基準

#### ア 日本工業規格（JIS）

従前から日本工業規格（JIS）では、電動車いすとして、寸法の最大値が全長1,200mm、全幅700mm、全高1,090mm、最高速度は6.0km/h以下、回転性能は「幅1.2mの直角路を曲がれる」とことと定めており、「自操用ハンドル形電動車いす」と位置づけられている。

平成17年度末に、電動三・四輪車等の走行性能等の安全性向上を図るため、日本工業規格（JIS）を改正し、新たに段差乗越性能や溝踏破走性能等の走行性能試験が追加された。

#### イ 道路交通法上の取扱い

道路交通法では、電動三・四輪車を「原動機を用いる身体障害者用の車いす」に位置づけているため歩行者扱いとなり、歩道を走行することが可能な乗り物である。また、時速は6.0km/h以下に制限されており、運転免許は必要とされていない。

### 3 電動三・四輪車が抱える問題

#### (1) 事故の状況及び内容

警察庁の交通事故発生状況・統計によると、平成16年末現在、全国の電動三・四輪車等による交通事故の発生件数は271件、負傷者258人、死者11人で、そのほとんどは高齢者となっている。平成6年の交通事故発生件数は85件であり、約3倍に増加するなど社会問題の一つとなっている。

しかし、道路交通法では歩行者として取り扱われるため、利用者の単独事故、電動三・四輪車等土の事故、又は、歩行者との衝突事故は、交通事故発生状況・統計には含まれていないため、実際は、これ以上の交通事故が発生していると思われる。

事故の内容のうち製品に起因する問題として、電動三・四輪車で走行中に停止操作をしないにもかかわらず急停止をした事例や、利用者の誤使用に起因する問題として、不意の状況に慌ててアクセルレバーを握り込み、暴走しけがをした事例などが報告されている。これらの事例の多くは、緊急停止用の手動ブレーキなど安全に係わる機能が装備されていたら事故を未然に防げたと思われる。

#### (2) 電動三・四輪車の安全性

##### ア 安全に関する規格・基準

電動三・四輪車は、加齢等に伴う身体機能の低下により歩行や自転車の操作に困難を感じている多くの高齢者の利用が想定される。それだけに安全性、利便性、快適性、操作性等が要求される製品といえる。

とりわけ、こうした人々にとって電動三・四輪車は、身体の一部とも言える訳で、安全に使用できることを前提とされていなければならない。電動三・四輪車を製造販売している多くの事業者は、事故を未然に防止するため、電動三・四輪車の安全性を高め、高齢者が安心して利用できるよう日々研究し改良を重ね、安全性を高めた商品を提供している。

しかし、消費生活センター等に寄せられた苦情相談や事故事例からは、アクセル、ブレーキ、クラッチの操作方法が、高齢者の動作特性と合致していないため、誤操作を招き事故になった事例がある。これらの事故は、安全確保機器等が装着されていれば防げたと思われるものも多いことから、高齢者の特性を踏まえ、利便性、快適性、操作性などにおいて、それぞれ高い安全性が担保された規格・基準を整備する必要がある。

##### イ 法的位置付け

電動三・四輪車の主たる使用者は、身体障害者ではなく高齢者であることから、高齢者の利用実態にあわせ、移動の円滑化を促進するためには、法的位置付けの整備検討が必要である。

しかし、そのためには、道路交通法の改正が必要であり、今後、法律上車両と位置付けられた場合には、歩道を走行することができなくなる、免許制度が必要となってくること等、取扱いが大きく異なってくる。法律の改正には慎重に対応することが必要ではないかと思われる。

### (3) フォロー体制

日野市や品川区のように、社会福祉協議会、交通安全協会、警視庁、地元の自動車学校や電動車いす安全普及協会の協力により、高齢者の事故防止運動の一環として、電動三・四輪車の交通安全利用講習会等を年数回開催しているところがある。こうした自治体では、実際に電動三・四輪車に乗車してもらい、カリキュラムを組んで安全利用の技術を指導している。

また、電動車いす安全普及協会の一部の会員事業者などでは、購入前の講習、購入された利用者を対象に運動機能の低下状況や電動三・四輪車の整備状況などのチェック等を毎年行っている。さらに、介護サービスを提供している介護ヘルパーにも試乗してもらい、介助者側からの安全確保にも努めている。

しかし、多くの区市町村や事業者では、このような取組みが実施されておらず、安全確保に十分な知識や技術の習得がされていない高齢者が多く存在しており、今後、安全を確保する観点からアフターフォロー体制の充実が急務である。

### (4) インフラ整備

現在、国においては、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」及び「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」により、誰もが住みやすいまちづくりを推進している。

都においても、「東京都福祉のまちづくり条例」及び「高齢者、身体障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例」により、高齢者や身体障害者等だけではなく、すべての人にとって住みやすくやさしいまちづくりを進めている。

しかしながら、施設や交通機関ごとに独立してバリアフリー化を進めていることにより、1人の高齢者が、出発から到着までの移動の連続性が確保されていないことなど、一体的・連続的なまちづくりとして機能していくには不十分な状況にある。

また、多くの自治体による福祉のまちづくり条例では、施設における空間確保には、手動車いすでの寸法や回転性能を前提とした取組みを基本としているため、電動三・四輪車での移動では支障が出ることが想定される。

このことから、さらに移動空間を必要とする電動三・四輪車などを前提とした空間配置を確保するための整備が必要とされる。

## 4 関係団体等の取組状況

### (1) 警察庁等

国の第7次交通安全基本計画（平成13年～17年度）は、電動車いすの安全利用に係る講習会の実施に努めることを謳っている。

東京都は、国の計画を受け、第7次交通安全計画で、高齢者の交通安全の確保として、歩行中及び急速に増加している自動車運転中の事故を防止するため、歩道の整備など道路交通環境を整備するとともに、高齢者に対する交通安全教育を推進していくこととしている。

また、警察庁は、高齢者の使用方法の改善による事故の増加を抑制するため、平成14年度から、「電動車いすの安全利用の手引き(利用者用、指導者用)」、「電動車いす安全利用ビデオ」等を活用した利用者・指導者講習会の開催による広報・啓発活動等を実施している。

### (2) 事業者団体等

#### ア 安全利用講習会の実施等

電動車いすに関係する事業者は、平成4年に無秩序な販売による交通の混乱等を防ぐため、業界団体「電動車いす安全普及協会」を発足し、現在、会員事業者18社により、行政機関や関係団体と連携して、安全利用講習会の実施等による安全利用の普及に努めている。

#### イ 点検整備

電動車いす安全普及協会の会員事業者は、自社の電動三・四輪車を購入した高齢者に対し、定期的に点検整備を実施し、購入後の機器の安全性確保に努めている。

#### ウ 運転能力のチェック等

電動車いす安全普及協会の会員事業者は、定期的な点検時に高齢者の運動能力をチェックし操作方法等のアドバイスをするなど、高齢者の安全を確保する対策を行っている。

## 5 電動三・四輪車の安全確保に向けた今後の取組み

### (1) 電動三・四輪車の安全確保ガイドライン(要望)

協議会は、国及び審議団体に対し、電動三・四輪車の安全を確保し、利用者の事故を防止するため、電動三・四輪車を含む電動車いすの日本工業規格 JIS T9203 に、以下の事項について、規格として盛り込むよう要望する。

また、事業者団体に対し、以下の事項について、業界の自主基準として実現を図るよう要望する。

#### ア 車からの視認性の向上による安全確保

##### (ア) 前照灯、車幅灯、テールランプ等の取り付け

前方の相手から視認できる前照灯、側面の相手から視認できる車幅灯又は反射材、後方の相手から視認できるテールランプ又は反射材を標準装備として取り付けること。

##### (イ) 安全ポールの取り付け

安全ポールは、通常、道路交通法の高さ基準 109 cm 以内とするが、特にトラックなど車高が高い車両の運転手から視認できるよう、高さを伸ばせる装備として取り付けること。

#### イ 利用者等が手押しする際の安全確保

手押し時の手動クラッチ・手押しハンドル・手動ブレーキを標準装備として、操作しやすい構造、わかりやすい表示、操作位置とすること。

#### ウ 保安機器による安全確保

##### (ア) 非常通報用機器等の取り付け

転倒、転落、衝突事故の発生を周囲に知らせるランプ、ブザー、通信機器等を装備として取り付けること。

##### (イ) 転倒防止機器の取り付け

座席からの転落によるけがを防止するためのシートベルト、サイドガード(肘掛け)を装備として取り付けること。

#### エ 危険表示等による安全確保

##### (ア) クラッチを切る際の危険情報の表示

高齢者が認識できる文字の大きさと、簡潔に分かりやすく危険情報を表示すること。

##### (イ) 降車時に電源スイッチの切り忘れを防止する注意情報の表示

高齢者が認識できる文字の大きさと、簡潔に分かりやすく注意情報を表示すること。

### (2) 電動三・四輪車の安全確保(提案)

協議会は、事業者団体及び利用者に対し、電動三・四輪車の安全を確保し、利用者の事故を防止するため、以下の事項について、今後、検討し積極的に取り組むよう提案する。

ア 誤使用を防止する操作機器の開発による安全確保

業界として高齢者の誤使用による事故を防止するため、高齢者が慣れ親しんできた移動機器からの連続性を確保し、通常走行で操作しやすいアクセル・ブレーキ形状や機能の開発を促進すること。

イ 追突事故防止機器の開発による安全確保

追突事故を未然に防ぐために、人や物を感知して警告する安全機器の開発を促進すること。

ウ 降車時の安全装置の開発による安全確保

降車時に自動的にパーキングブレーキが入る機能、アクセルをロックする安全装置の開発を促進すること。

エ ヘルメットの装着による安全確保

事業者は、利用者に対し、転倒、転落、衝突事故による頭部のけがを防止するため、ヘルメットを装着するよう働きかけること。

利用者は、積極的にヘルメットを装着すること。

オ アフターフォローによる安全確保

業界全体で定期的な安全点検整備の実施を推進すること。

カ 利用者の知識や操作技術の向上による安全確保

(ア) 購入前の指導等による安全確保

事業者は、高齢者に分かりやすい取扱説明書の作成及び説明を実施するとともに、安全利用技術の向上を推進すること。

(イ) 購入後の指導等による安全確保

事業者は、高齢者の身体能力低下を考慮した定期的な運動能力の評価及び適切なアドバイスの実施を推進すること。

### (3) インフラの整備による安全確保(提言)

以下の事項について、各方面の積極的な取組みを期待し、協議会の意見として提言する。

ア インフラの整備による安全確保

今後、電動三・四輪車の事故防止を図るためには、利用者の視点に立ち、移動空間の障害となる傾斜や段差等をなくし、施設と道路、交通機関のつなぎ目を解消して、生活面の連続性を確保するためのバリアフリー化が重要である。

一方、ハード面だけでなく、ソフト面としての人的な対応による心のバリアフリー化も重要であることから、まちづくり全体を視野に入れ、電動三・四輪車の利用を想定したハード・ソフト一体となった社会インフラの整備による総合的なバリアフリー化を積極的に推進していく必要がある。

そのような状況を踏まえ、建築物や公共交通機関の駅等を中心とした一体的・連続的なバリアフリー施策を展開するため、ハートビル法(点の整備)と交通バリアフリー法(線の整備)を統合し、新たな「面の整備」として高齢者が円滑に移動できる施策が必要である。

協議会は、以下の施策の積極的な推進を含め今後の取組みを期待したい。

- (ア) 歩道車道の分離促進
  - 電動三・四輪車が通行可能な歩道の確保
- (イ) スムース歩道への移行等促進
  - 段差の解消、波打ち歩道の解消、舗装面の平坦性の確保促進
- (ウ) 電線等の地中化促進
  - 歩道で通行の妨げとなる電柱の撤去、電線の地中化促進
- (エ) 公共空間における対応の充実
  - 不特定多数が利用する公共空間での駐車スペース、通行空間の確保、公共交通機関での利用環境の改善
- (オ) 放置自転車の撤去促進
  - 歩道で通行の妨げとなる放置自転車の撤去促進

## 日常生活用品等編

### 1 高齢者の事故の特徴

#### (1) 高齢者の危害危険に関する分析調査の概要

本協議会は、東京都が実施した「高齢者の危害危険に関する分析調査」で明らかになった事柄から、高齢者の事故の特徴と事故防止の課題を明らかにし、今後の取組みをまとめた。

平成11年度に実施した前回の「高齢者危害危険情報アンケート調査報告」では、東京都の高齢者年齢層を考慮し、ちょっとした手助けがあれば自分で身の回りのことができる比較的元気な高齢者である80歳未満を中心に事故の傾向分析と対策の検討を行った。

今回実施した調査では、近年、後期高齢者（75歳以上の高齢者）が増えている現状に鑑み、比較的身体機能が低下傾向にある高齢者の事故の傾向を分析し事故防止対策を検討することとした。そのため、調査対象を「歩行・立ち上がりなどに不安定さが見られ、時々支援を要する状態である介護保険上の『要支援』の認定を受けている都内在住の65歳以上の高齢者」とし、この報告書では「高齢者」とした。その高齢者に対しアンケート方式で326人回収し、一部事故現場調査を実施して分析したものである。

その違いは、下の比較表(表1参照)にあるとおり、平成11年度は65歳から79歳までの方が約8割をしめていたが、6年後に実施した今回の調査では、70歳から89歳の方が8割を占める結果となり、前回の調査した高齢者のその後の状況を示す結果になった。

また、本調査の「危害」とは、商品、サービス、施設等によって実際に危害（けがや傷害）を受けたことをいい、「危険」とは、けがはしなかったが、ヒヤッとしたハッとしたことをいい、この「危害」と「危険」を併せて「事故」という。

【表1 調査の年齢構成比の比較】

年度 \ 年齢層	合計	65歳 ～69歳	70歳 ～79歳	80歳 ～89歳	90歳以上	その他 (不明等)
平成17年度調査	326人 (100%)	7人 (2.1%)	78人 (23.9%)	187人 (57.4%)	48 (14.7%)	6 (1.8%)
平成11年度調査	673人 (100%)	236人 (35.1%)	299人 (44.4%)	119人 (17.7%)	19 (2.8%)	0 (0%)

## (2) 高齢者の事故の特徴

### ア 約4人に1人事故に遭遇し、約7人に1人が危害にあっていいる高齢者

過去1年間に事故にあった高齢者は25.8%と、約4人に1人が事故にあっており、その内、危害にあった高齢者は13.8%と、約7人に1人が危害にあっていいる(表2参照)。

【表2 過去1年間の事故経験】 複数回答あり

回答数	事故にあった人	危害を受けた人	危険な目にあった人
326人	84人	45人	46人
100%	25.8%	13.8%	14.1%

### イ 家庭内の事故が多く、家庭の内外に係わらず転倒転落の事故が多い高齢者

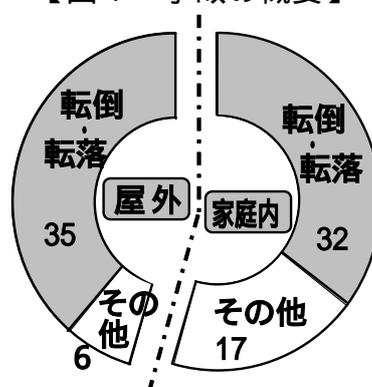
平成11年度では、年齢が若かったため、屋外での事故が多かったが、平成17年度では、足腰が弱くなっている高齢者が多いため、平成11年度と比較して、家庭内の事故が多かった(表3参照)。

しかし、高齢者の事故は、家庭の内外にかかわらず転倒・転落に関する事故が多く(図1参照)、家庭内では65.3%(図1-2参照)、屋外では85.4%(図1-3参照)と極めて高いという特徴がある。

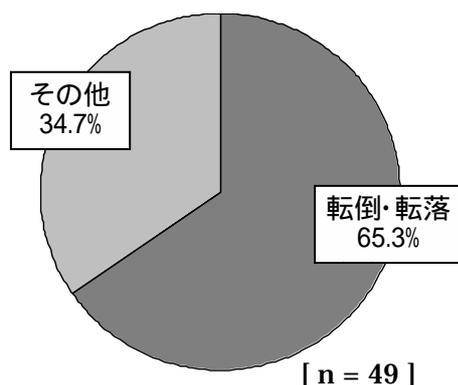
【表3 高齢者が事故にあった場所】

	家庭内	屋外
平成17年度	54%	46%
平成11年度	42%	58%

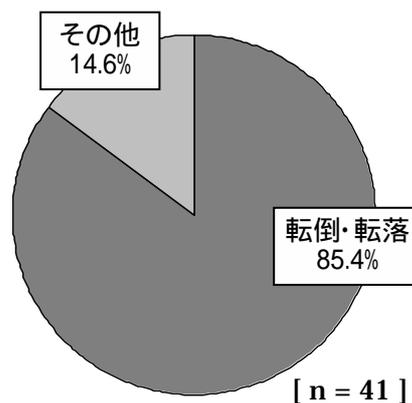
【図1 事故の概要】



【図1-2 家庭内全体の事故の状況】



【図1-3 屋外の事故の状況】



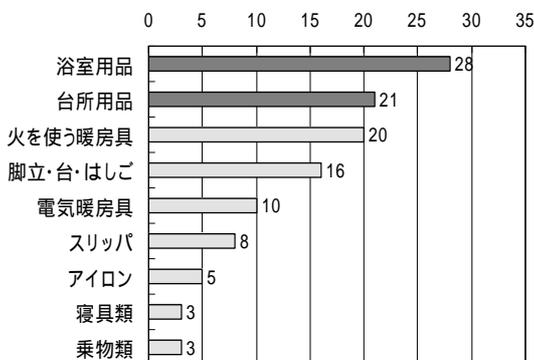
## ウ 身の回りに危ないと思っている商品が多い高齢者

「日常、危ないと思いながら使用している商品」では、お風呂や炊事などの日常生活に欠かせない商品分類が上位を占めている(図4参照)。

「以前は使っていたが、現在は危ないと思い、使っていない商品」では、自転車に続き、身の回りにある商品の台所用品、季節的な限定はあるが暖房器具が上位を占めている(図5参照)。

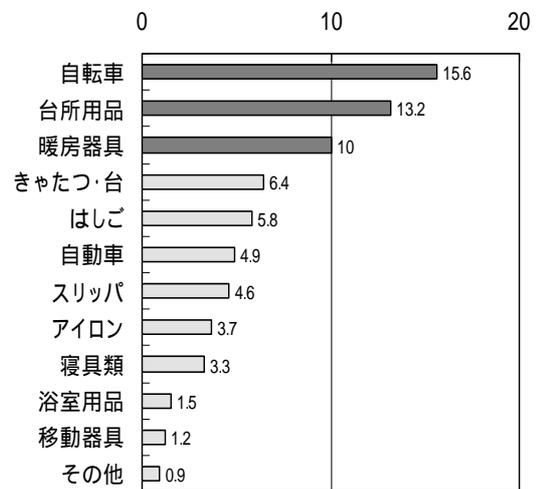
家庭内での事故のうち、台所では「火に関係した事故」(図6参照)、浴室では「すべりによる事故(転倒・転落を含む)」(図7参照)が6割以上と際立って高い。

【図4 日常、危ないと思いながら使用している商品】

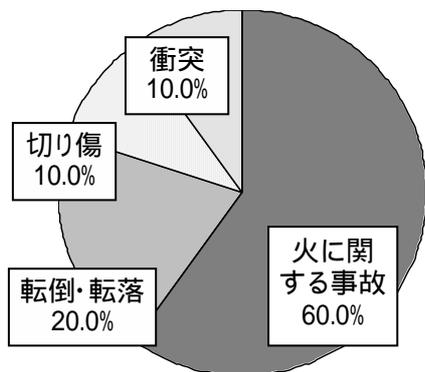


(%)

【図5 現在は危ないと思い使っていない商品】

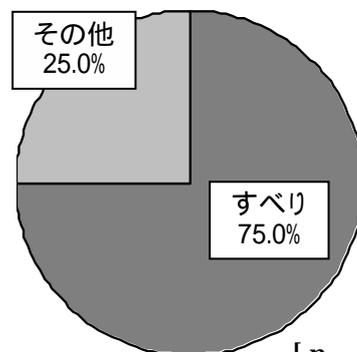


【図6 台所での事故の状況】



[ n = 10 ]

【図7 浴室での事故の状況】

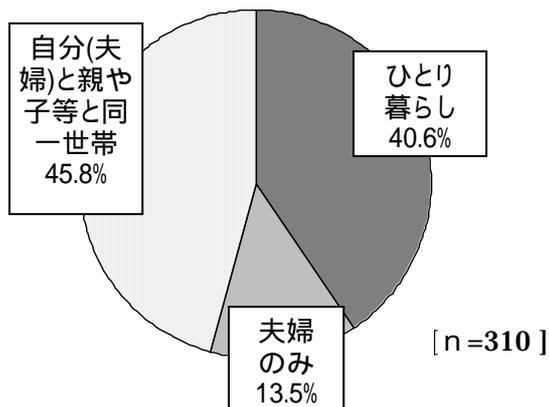


[ n = 4 ]

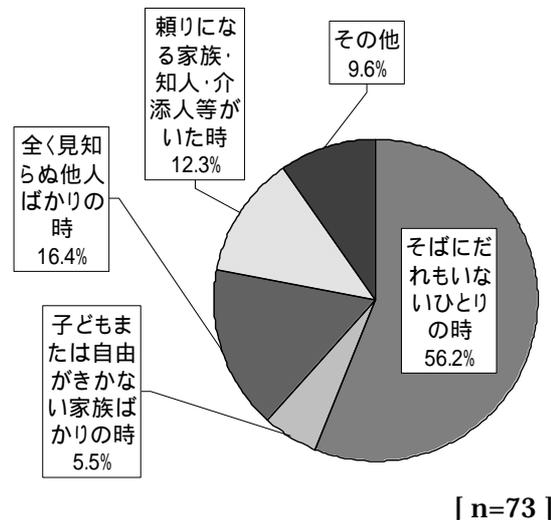
## エ 周りで対応ができない状況での事故が多い高齢者

高齢者の家族構成は、「ひとり暮らし」が約4割と多くを占め（図8参照）、事故発生時の周りの状況では、頼りになる家族等がいた時は、1割強であり、ほとんどが周りに期待できない状況である（図9参照）。

【図8 家族構成】



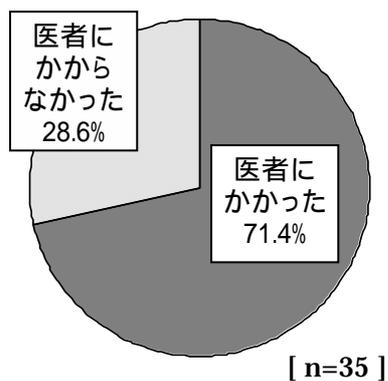
【図9 事故時の状況】



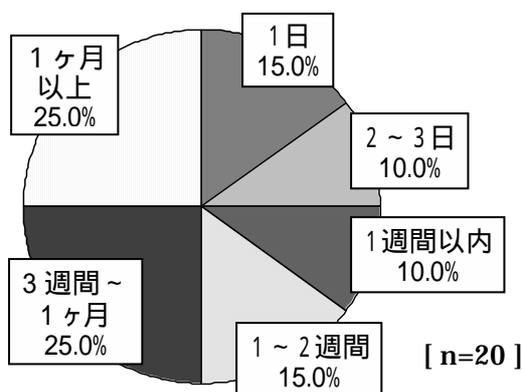
## オ 危害を受けた7割が医者にかかり、けが等が長期化する高齢者

危害を受けた高齢者が医者にかかった割合は約7割を超えており（図10参照）、3週間以上の比較的長期にわたる通院が半分を占めている（図11参照）。

【図10 医者にかかった割合】



【図11 医者にかかった期間】

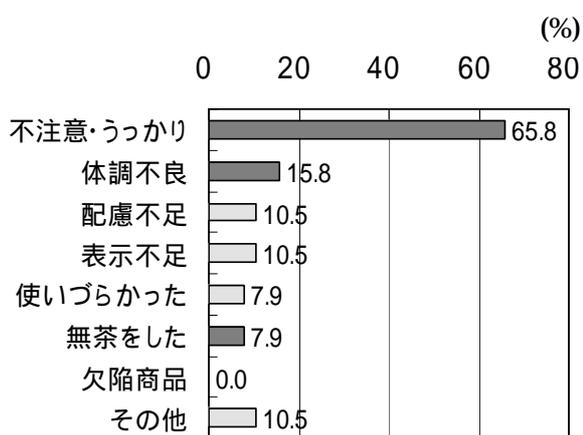


## カ 自分に原因があると考え、苦情を申し出ない高齢者

事故の原因は、「自分に原因がある」と回答している高齢者が多い(図12参照)。

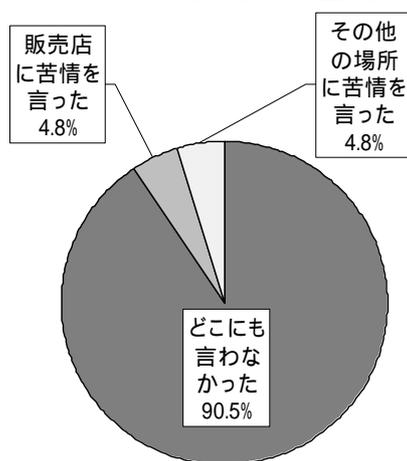
また、苦情の申出先では、「どこにも言わなかった」が約9割と圧倒的に多い(図13参照)。

【図12 事故の原因】 複数回答



[ n = 21 ]

【図13 苦情の申出先】



[ n = 21 ]

実際の事故事例をみると、郵便受けのバリで切っけを切ってしまう事例、煮物を温めていて忘れてしまいコゲを作ってしまった事例、シルバーカーを押して一人で歩いていた時、5センチ程の小さな段差を押し切れずに転んでしまった事例などがあり、これらの事故にあった高齢者は、不注意・うっかりミスと考える傾向にある。

### (3) 事故の場所別の具体的な事故内容

(2)の「高齢者の事故の特徴」を受け、事故の場所別に、「家庭内一般」「台所」「浴室」「屋外」に分類できる。具体的な内容は次のとおりである。

#### ア 家庭内一般

部屋14件、廊下3件、玄関3件、庭4件、階段3件、その他8件と、普段生活していて慣れているはずの場所でも事故が多く起きており、その多くが、階段や敷居などの段差による転倒・転落で約7割を占めている。特徴としては、敷居や畳の縁、家電製品の電源コードなどの小さな段差でのつまずき事故も多く見られるが、階段のような大きな段差の事故も散見される。

#### イ 台所

また、台所での事故は10件と件数こそ少ないが、調理の際には、火の使用は欠かせないことから、火が出た、火災を起こしそうになった、やけどしそうになった等、火に関した事故が多く、6割を占めている(図6参照)。また、火の消し忘れ等の「事故の不注意・うっかりミス」も多くなっており、そのほか、包丁、缶きりなど鋭利な刃物を取り扱うことが多いため、切傷、刺傷などの事故の発生も見受けられる。

#### ウ 浴室

「日常、危ないと思いながら使用している商品」の商品分類の第1位(図4参照)に浴室用品類があることと、浴室での事故は4件と件数こそ少ないが、滑って転んだ、浴室用椅子に座ろうとして転んだ等、浴室用品類に関係したすべりが多いと思われる(図7参照)。

#### エ 屋外

屋外での事故は、転倒・転落事故が8割を超え、道路での段差につまずいての転倒事故、駅や施設での階段やエスカレーター昇降時の転倒事故等が多い。また、自転車等での転倒事故も見受けられる。

## 2 事故防止の課題

### (1) 誤使用を想定した商品開発

日常、使用している台所・浴室用品等を危ないと思いながら使用し、現在は危ないと思い、使っていない商品に自転車、台所用品、暖房器具があることから、高齢者は、身近にある生活用品に日頃、危険を感じて使用し、又は使用を中止している。また、高齢者の多くは、自分の不注意・うっかりミスなど誤使用等を事故原因としてあげている。

しかし、商品・サービスに誤使用等を想定した安全設計が施されていれば事故を

未然に防止できたと思われる側面がある。このことから、高齢者が利用する商品・サービスには、高齢者の身体認識能力に配慮し、誤使用を想定した安全な商品開発をする必要がある。

## **(2) 事故情報の顕在化**

今回の調査では、高齢者は、過去1年間に約4人に1人が事故に遭い、けが等も長期化しやすい。また、一人暮らしが約4割を占めていることから、事故にあった後の対応が遅れる可能性がある。

しかし、高齢者はどうしても自分の不注意と考えがちで、事故があっても苦情はほとんど顕在化しないのが現状である。関係先に苦情が出されないと原因が究明されず、同じような事故の発生が懸念される。

したがって、事故情報を顕在化させ、フィードバックさせる方策が必要である。

## **(3) 事故の特徴を踏まえた事故防止啓発**

高齢者の事故は、事故の場所・特徴別に大まかに分類すると、「家庭内一般」「台所」「浴室」「屋外」に分けることができる。

このことから、高齢者への事故防止啓発は、事故発生場所ごとに事故の傾向、事故防止対策のポイント等を盛り込んだ注意喚起が重要である。

# **3 事故防止の取組み**

## **(1) 身体機能が低下した高齢者に配慮した商品開発**

高齢者は、高い確率でうっかりミスや誤使用による事故が起きている現状から、事故を防止するためには、事業者は、身体機能が低下した高齢者の特徴であるうっかりミスや誤使用が起こることを認識し、事故を想定した安全な商品開発、及び高齢者にわかりやすい取扱説明書や注意表示の改善を積極的に行うことが望まれる。

## **(2) 高齢者の事故情報収集方法の検討及び共有化**

東京都は、消費生活相談やホームページなどを活用し、積極的に苦情等を収集しているが、申し出が少なく、事故が潜在化し、事故原因が解明されない現状がある。

その原因は、要支援状態にある高齢者特有の身体的特性及び生活環境から、高齢者が孤独な状態で事故に遭い、周りに相談できる人がいないことが多く、自力で解決できない状態にあり、事故は自分の不注意又は誤使用で起きたと思っている傾向にあるからだと思われる。

このため、苦情としてなかなか申し出がなく、高齢者がどのような使用状況にあるのか把握できずに事故原因の究明が遅れてしまうことによって、実際に隠れ

ている製品に起因する原因が究明できないばかりでなく、同様の事故が繰り返し起こってしまい、けが等が長期化する傾向にある高齢者が増えてしまうことになりかねない。

このことから、高齢者に対し、消費生活センター等苦情相談機関へ事故情報を申し出させるための啓発、高齢者が事故情報を寄せやすい窓口の設置、地域において関係者が積極的に出向いての事故情報の収集など、事故情報を顕在化させる方策が必要である。

また、一行政機関だけでは情報収集にも限界があるため、東京都は、事故情報の収集については、行政及び関係機関等の連携によって、いかに事故情報を顕在化させるかを積極的に検討する必要がある。それとともに、顕在化された情報について、行政及び関係機関等は、連携して相互に事故情報の交換・分析を行い、分析結果を共有して各々の事業にフィードバックできる事故情報収集分析システムを構築するなど、事故防止対策を推進する仕組みづくりが求められる。

### (3) 高齢者への啓発・注意喚起

高齢者の事故は、思わぬ時に生じている。高齢者は、骨折などで寝たきりにならないように、日頃から事故を防ぐための工夫や適切な商品選択が大切である。

そのため、東京都は、高齢者に対し、未然に事故を防止するための以下の視点を参考に、事故の特徴を踏まえた事故防止のための工夫を啓発、注意喚起をする必要がある。

#### ア 事故防止のための啓発ポイント

##### (7) 家庭内(台所、浴室を除く)における事故を防ぐために

家庭内での事故のポイントは、転倒・転落の防止であり、居間、廊下など普段生活して慣れているはずの場所で事故が起きている。特に、敷居や畳の縁、家電製品の電源コードなどごく小さな段差でのつまずき事故が多いのが特徴である。したがって、高齢者はそのような視点で住まいを点検し、危険箇所の解消に努めるとともに、不要なものは処分して整理整頓に努めることが必要である。

##### (事故防止のポイント)

敷居など、わずかな段差の解消にミニスロープを設置する。

電源コード類は行動範囲には配線しないようにする。

不要なものは処分し、特に足もとの整理整頓を心がけ、家の中を歩きやすいようにする。

脚立、台を使わないと取れないような高い場所に物を置かないようにする。

暗いところに人感センサー付きのライト等を設置するなど、足もとを明るくする。

階段や廊下への手すりの設置、段差の解消、車いすが通行できる広い廊

下など、バリアフリー住宅への改造を検討する。

#### (イ) 台所での事故について

台所での事故防止のポイントは、火と刃物の取扱いである。特にうっかりミスによる事故が多いので、調理器具は安全装置付きのものにするなど、うっかりミスは起きることを想定した対策を講じる必要がある。

また、何事にも慌てず細心の注意を払って行動するように心がけるようにすることも重要である。

(事故防止のポイント)

火を使う場合は、火元から目を離さないようにする。

できるだけ安全装置付きの調理器具や、火の出ない調理器具など安全を考慮した商品を選択し使用する。

万一に備えて、消火器を準備しておく。また、火元の近くに燃えやすい物を置かないようにする。

包丁など鋭利な刃物を扱う場合や、お湯の入った鍋を扱う場合は、ゆっくりと操作し、細心の注意を払う。

#### (ウ) 浴室での事故について

浴室での事故防止のポイントは、滑り対策である。滑りやすい濡れた状態で動き回るため、ちょっとしたことで滑って転倒することが多い。したがって、できるだけ手すりなどの補助具の利用や、滑りを防止する効果のある商品を選択し、使用することが望ましい。

また、脱衣所や浴室の温度と浴槽の湯の温度差に高齢者の体が順応できず浴槽内で意識を失ったりする場合がある。

したがって、寒い時期には脱衣所や浴室を温めるように努める必要がある。

(事故防止のポイント)

浴室内全体を自由に動くための補助になる手すりを設置する。

浴室用マットは洗い場全体に敷き、段差をつくらないようにする。また、吸盤の付いた滑りにくいものを使用する。

浴室用椅子はしっかりと安定感のあるものを使用する。

脱衣所や浴室は温めてから入浴する。例えば、脱衣所にヒーターを設置したり、シャワーで浴槽にお湯をはったり、お風呂のふた開けるなどして温める。

#### (I) 屋外での事故について

屋外での事故防止のポイントは、転倒・転落の防止である。家庭内と同じよ

うに、ちょっとした段差でも高齢者は転倒することがある。

対策としては、常に路面に注意するとともに、あわてず細心の注意を払って行動するよう心がける。また、必要に応じて、杖や歩行補助車、電動三・四輪車などの自助具を適切に選択し、身体機能に合わせて利用すると良い。そのような自助具は、JIS や SG などのマークを目安に利用する。

(事故防止のポイント)

歩行の障害となる段差などに注意して歩く。

階段やエスカレーター、バス等で危ないと感じたら、手すりにつかまって落ち着いて行動する。

外出するときは、足に合った、歩きやすく滑らない靴を履く。

日常生活でこまめに体を動かし、注意力やバランス機能の維持を心がける。

危険を感じたら、自転車・自動車の運転はやめ、杖や歩行補助車、電動三・四輪車など自助具を身体機能の低下に合せ、必要に応じて利用する。利用する際は、JIS や SG などのマークを目安に選択し、事前に対処の説明や講習を受けて、十分練習してから利用する。

## イ 事故による苦情申出の呼びかけ

高齢者は、事故にあったとき、どうしても自分の不注意、誤使用と考えがちで、事故にあっても苦情をほとんど申し出ないのが実情である。

しかし、関係先に苦情を申し出ないと、なぜそのような事故が起きたのかの原因が解明されず、改善が進まないだけでなく、また同じような事故が起きることとなる。

したがって、事故にあったときは、屋外の場合は、施設（道路）の管理者などへ、商品・サービス等に起因すると思われる場合は、消費生活センター等の苦情相談機関に積極的に申し出るように促すことが必要である。

## 参考文献

- ・「電動四輪車の操作性と高齢者特性に関する試験結果」平成17年5月13日 兵庫県立生活科学研究所
- ・「電動3・4輪車（電動車いす）の比較テスト結果」平成13年2月6日 独立行政法人国民生活センター
- ・「交通バリアフリー技術規格調査研究委員会報告書（公共交通機関におけるハンドル形電動車いすの取扱いについて）」平成15年3月 国土交通省
- ・「高齢者の安全・快適なモビリティの確保に関する調査研究について」平成13年 警察庁
- ・「電動車いすの安全利用の手引き」（利用者用、指導者用）平成15年3月 財団法人日本交通管理技術協会
- ・「高齢者の危害危険に関する分析調査報告書」平成18年1月 東京都生活文化局消費生活部

## 商品等の安全問題に関する協議会

### 1 協議会委員

徳田 哲男（会長） 埼玉県立大学保健医療福祉学部 教授(工学博士)

伊藤 文一 財団法人日本消費者協会 参与

菊池 久 独立行政法人製品評価技術基盤機構 生活・福祉技術センター所長

小池 敏明 電動車いす安全普及協会 事務局長

越山 健彦 財団法人製品安全協会 業務グループ 第一分野担当 調査役

清水 壮一 日本福祉用具・生活支援用具協会 専務理事 事務局長

星川 安之 財団法人共用品推進機構 専務理事・事務局長

山上 紀美子 社団法人全国消費生活相談員協会 専務理事

### 2 協議の経過

#### (1) 協議会の開催 5回

第1回 平成17年11月10日(木) 午後3時から午後5時

第2回 平成17年11月30日(水) 午後3時から午後5時

第3回 平成17年12月21日(水) 午後3時から午後5時

第4回 平成18年1月31日(火) 午後3時から午後5時

第5回 平成18年3月8日(水) 午後3時から午後5時

#### (2) 高齢者の危害危険に関する分析調査

実施期間・平成17年11月から平成18年1月