

## 普及するシニアカーと増加する事故

### ～ シニアカーのリスクに備える3つの保障 ～

主任研究員 大沼 八重子

#### はじめに

「シニアカー」と呼ばれる「ハンドル型電動車いす」（以下、「シニアカー」という）に乗るお年寄りを街でよくみかけるようになった。「セニアカー」「電動カート」などとも呼ばれ、買い物や散歩など、高齢者の行動範囲を広げてくれる有用な移動手段として活用されている。シニアカーは、介護保険制度の福祉用具貸与種目の対象でもあることから急速に普及しているが、一方で、交通事故は年間200件前後発生している。

高齢化がすすむなか、シニアカーの利用者数は、今後ますます増加すると見込まれる。シニアカーの現状とリスク等について整理したい。

#### 1. シニアカーの現状

##### (1) 制度上の位置づけ

電動車いす（＝原動機を用いる身体障害者の車いす）は、道路交通法では『歩行者』とみなされ、歩道の通行が義務付けられている。運転免許は不要であり、ヘルメットの着用義務もない。

電動車いすは、ハンドル型（スクーター型）とジョイスティック型があり、昨今高齢者がもっぱら使用するのはハンドル型で、なかでも四輪タイプが普及している。規格については、長さ120センチ、幅70センチ、高さ109センチ以内、最高速度時速6km未満などの基準が、平成4年に総理府令で定められた。また、重量には幅があるが、上は約100kgとかなり

#### ハンドル型電動車いす（四輪型）



重い。

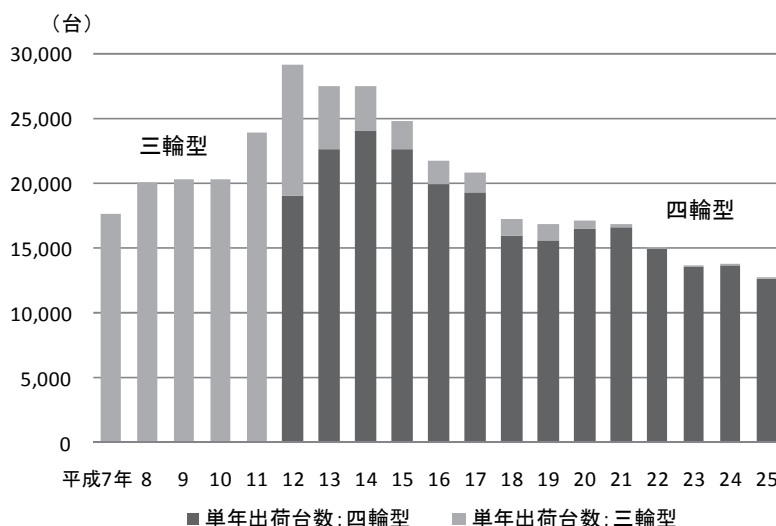
シニアカーは、価格は30～37万円、自費での購入も可能であるが、介護保険制度の福祉用具貸与種目の対象であることから、要介護認定高齢者であれば、1割の自己負担でレンタル利用できる（軽度者は原則、給付対象外）。

##### (2) 出荷台数の状況

電動車いす安全普及協会の調べによれば、シニアカーの出荷台数は、平成25年度は約1万3,000台であった。介護保険が施行された平成12年には3万台近くが販売されたが、現状は、その約半分にとどまっている。昨今の出荷の多くは四輪型が占める（図表1）。

介護保険サービスにおけるシニアカーの貸与件数を全国レベルで把握したデータはない。ただ、介護保険制度の「福祉用具貸与」累計件数でみると、平成24年度6,312万件のうち、「車いす（シニアカー含む）」累計件数は721万件で、「福祉用具貸与」全体の11.4%を占める。「福祉用具貸与」実受給者数は218万

図表 1 シニアカーの出荷台数



※平成11年までのハンドル三輪形の数値は、四輪形も含む  
(出所) 電動車いす安全普及協会ホームページより筆者作成

人であることから、その1割程度が「車いす」利用者であるとする、20万人前後がシニアカーを含む車いすをレンタル利用していると推測される<sup>1</sup>。

### (3) 公共交通機関等での利用

介護保険により貸与されたシニアカーは、平成21年3月3日付厚生労働省事務連絡により、一部の鉄道への乗車が可能となっている。利用できる鉄道は「通勤型車両」、およびデッキのない車両で、新幹線や在来線特急列車などのデッキ付車両は利用できない。ただし、認定された「改良型ハンドル形電動車いす」であれば、一部のデッキ付車両を利用することができる。

商業施設での利用については、走行許可は義務付けられてはならず、施設管理者の指示に従うことが必要となっている。

## 2. シニアカーの事故状況

シニアカーは、公共交通機関での利用が拡大し、高齢者の移動手段の確保を助ける重要な役割を担っているが、一方で、クルマとの事故で被害者となるケース、自損事故などで死亡するケースも少なくない。時速6kmが最高速度とはいえ、その速度で歩行者と接触すれば、自重があるため相手を負傷させるケースなどもありうる。しかし、そうした事故に関する情報はほんの一部しか把握されていない。警察庁の資料、NITE（独立行政法人製品評価技術基盤機構）による事故情報の2つである。

まず、警察庁の交通事故統計の資料によると、平成21～25年の5年間で、交通事故が191件発生し、死者数は48名、負傷者数をあわせると1,087名にのぼっている（次頁図表2）。道路を横断中の事故が全体の半数以上を占め、死者のうち8割以上は道路横断中の事故

1 厚生労働省「平成24年度介護給付費実態調査」。

図表2 電動車いすの交通事故死傷者数の推移

	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	合計
死者数	12	13	11	7	5	48
負傷者数	218	242	186	206	187	1,039
合計	230	255	197	213	192	1,087

(出所) 警察庁「電動車いすの交通事故の発生状況～電動車いすの安全利用の手引き」より筆者作成

により死亡している。

2つめのNITEは、家庭用電気製品などの製品事故について全国各地の事業者や消防機関、消費生活センター等から事故情報を収集する経済産業省所管の調査機関で、シニアカーに関する事故なども把握する。NITEが公表したシニアカーによる事故は、平成20～24年度までの5年間に70件発生した。死亡事故29件、重傷事故12件、軽傷事故10件、拡大被害5件、製品破損等14件で、3件に1件が死亡事故となっている。運転ミス等による池や側溝への転落、上り坂や下り坂での転倒、踏切内で電車と接触する事故などがみられる(図表3)。NITEでは平成25年9月、シニアカーにより重篤な人的被害が発生していると

図表3 シニアカーの事故事例

①ハンドル形電動車いすで移動中、道路から約2m下の水田に転落し、死亡した。 (原因) 操作を誤り、転落防止柵のない道の路肩から水田に転落したもの。 (愛媛県・70歳代・女性、死亡、平成20年9月)
②未舗装のあぜ道から、ハンドル形電動車いすと転落し、死亡した。 (原因) 使用者が荒れた路肩に寄り過ぎて運転操作を誤ったもの。 (熊本県・70歳代・男性、死亡、平成21年8月)
③踏切内でハンドル型電動車いすが停車したため、電車と接触し、重傷を負った。 (原因) バッテリーの残量が少ない状態だったため、踏切内でバッテリーがきれて、停止したもの。 (熊本県・80歳代・女性、重傷、平成21年8月)

(出所) NITE「電動車いすによる事故の防止について(注意喚起)(平成25年9月12日)」より筆者抜粋

して、注意喚起を行った。

シニアカーは、前述のとおり、道路交通法では歩行者として扱われるため、単独事故のほか、歩行者との接触事故は歩行者同士の衝突事案とされ、警察庁の交通事故統計には含まれない。また、NITEに報告されない軽微な事故などを含めると、シニアカーにかかる事故は実際にはさらに多いものと推測される。

### 3. シニアカーにかかるリスクと保障

#### (1) シニアカーのリスク

事故が危惧されるシニアカーだが、場合によっては、刑事上、民事上の責任を問われる可能性もある。特に、対自転車や対歩行者の事故などでは、加害者となり、多額の賠償義務など深刻な事態に陥ることも十分考えられる。

シニアカーのリスクに対する保障として考えられるのが、①搭乗者の死亡・ケガ等、②シニアカーの車両の破損等、③相手に対する賠償(対人・対物)、の3点である。現状では、自転車保険のようなセットプランは販売されていないため、保障ごとに加入手続きが必要となる。

#### (2) リスクに対応する保障

①は、利用者のケガ等の保障で、傷害保険や交通傷害保険への加入が考えられる。なお、クルマとの事故で被害者となるケースでは、同居の家族が加入する自動車保険に「人身傷害保障」を付帯していれば、「歩行中の事故」が適用され、利用者のケガなどの保障が可能である。また、一方的に相手のクルマがぶつかってきたのに治療費を支払ってくれない、非を認めないなどのトラブルは、同様に自動

車保険に「弁護士費用特約」が付帯されていれば、弁護士相談費用、賠償金請求の依頼費用などもカバーできる。

②は、動産総合保険への加入が考えられ、個人で購入したものであれば自己加入が必要となる。しかし、レンタルであれば日常の使用により生じる些細なキズなどは基本的に業者対応であり、過度な破損でなければ、契約者が費用を負担することはほとんどないと思われる。

③は、個人向け賠償責任保険への加入が考えられる。シニアカーに関する全国的な賠償件数はとりまとめられていないが、新聞などの報道によれば、平成21年には東京都で信号待ちしていた63歳の男性がシニアカーに追突され、右足に全治3か月の重傷を負い後遺症が残ったとして賠償を求める事案が発生している。また、平成17年には、東京都で接触によって母親の抱いていた1歳児が投げ出されるなどの事案も発生した（「毎日新聞」平成22年5月4日）。

賠償事故を保障する仕組みである個人向け賠償責任保険は、シニアカーだけでなく個人の日常生活全般に伴う賠償事故を家族単位で保障でき、1世帯の1人が加入すれば同居の家族（別居の未婚の子含む）も保障の対象となる。自動車保険、火災などの住まいの保険、傷害保険等の「特約」としてオプション的に加入する契約が多く、シニアカー利用者においては、すでにカバーされているかどうかの確認が望まれる。

### (3) レンタル利用による保険加入

これらの保険の加入については、自費で購入した場合も、介護保険制度のレンタル利用の場合も基本的には個人による自己加入が必

要となる。しかし、介護保険制度の福祉用具貸与業者のなかには、賠償責任保険や傷害保険などを付帯して貸し出している業者もあり、自己加入が不要なケースもある。ただ、運転に不慣れな1年目のみ付帯し、2年目以降は自己加入といったケースも少なくないので、加入状況の確認は必要である。

## 4. シニアカーのリスク認知や保険情報提供によるサポート

昨今、自転車事故において、加害者側に高額な賠償を命じる判決が相次いでいる。それは、シニアカーにおいても同様のことが当てはまる。シニアカーは自転車ほどスピードはでないが、重量と大きさの割には動きが俊敏であり、運転者の多くが高齢で肢体不自由者であることなどからすると、自転車より、むしろリスクは大きい面もある。

シニアカーの利用により、高齢者が自立し、尊厳ある生活を送ることは、高齢者にとっても家族にとっても喜ばしいことであり、介護者にとっては介護負担の軽減にもつながるものである。しかし、シニアカーは、その手軽さから、危機意識が低くなりがちで、賠償事例や件数が把握できていないことも、リスクを認識しにくくさせている。どの保険に加入すべきかなどもわかりにくく、保険に未加入で運転している高齢者は少なくないと考えられる。

高齢者やその家族が幸せに暮らせるよう、シニアカーにより生ずるリスクの認知、保険情報の提供などによるサポートが望まれる。