

## 今月のHOTニュース

## 介護について知っていますか？

我が国の高齢者人口は今後、いわゆる「団塊の世代」(昭和22(1947)～24(1949)年に生まれた者)が65歳に到達する平成24(2012)年には3,000万人を超え、30(2018)年には3,500万人に達すると見込まれています。その後も高齢者人口は増加を続け、54(2042)年に3,863万人でピークを迎え、その後は減少に転じると推計されています。今回は、内閣府「平成19年度版高齢社会白書」より介護を含めた高齢者の意識をまとめてみました。

### ■高齢者の家族と世帯の変化

#### ★高齢世代人口と生産年齢人口の比率の推移

65歳以上の高齢人口と15～64歳を生産年齢人口の比率をみてみると、2005年は高齢者1人に対して現役世代3.3人になっている。今後、高齢化率は上昇を続け、現役世代の割合は低下し、2055年には、1人の高齢人口に対して1.3人の生産年齢人口という比率になる。

(65歳以上の高齢者1人に対して支える割合)

1960年 (昭和35)	1980年 (昭和55)	2005年 (平成17)	2055年 (平成67)
11.2人	7.4人	3.3人	1.3人

※1960年、1980年は総務省「国勢調査」より作成  
※2005年、2055年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」の出生中位・死亡中位家庭による推計結果

#### ★65歳以上の高齢者のいる世帯数及び構成割合(世帯構造別)

65歳以上の高齢者のいる世帯は全体の4割。そのうち「単独」「夫婦のみ」が過半数で、これらの世帯は増加傾向が続いている。

	単独世帯	夫婦のみの世帯	親と未婚の子のみの世帯	3世代世帯
1980年 (昭和55)	91万世帯 (10.7%)	138万世帯 (16.2%)	89万世帯 (10.5%)	425万世帯 (50.1%)
1995年 (平成7)	220万世帯 (17.3%)	308万世帯 (24.2%)	164万世帯 (12.9%)	423万世帯 (33.3%)
2005年 (平成17)	407万世帯 (22.0%)	542万世帯 (29.2%)	301万世帯 (16.2%)	395万世帯 (21.3%)

※厚生省「構成行政基礎調査」(昭和60年以前)、厚生労働省「国民生活基礎調査」(昭和61年以降)  
(注1)1995年の数値は兵庫県を除いたもの。  
(注2)( )内の数字は65歳以上の者のいる世帯総数に占める割合

#### ★高齢者の子どもと孫の付き合い方

子どもや孫との付き合い方について、60歳以上の高齢者の意識をみると、子どもや孫とは「いつも一緒に生活できるのがよい」の割合が低下するなど、以前に比べると、より密度の薄い付き合い方でもよいと考える高齢者が増えていることがうかがえる。

	1980(昭和55)年	1995(平成7)年	2005(平成17)年
・いつも一緒に生活できるのがよい	59.4%	54.2%	34.8%
・ときどき会って食事や会話をするのがよい	30.1%	38.0%	42.9%
・たまに会話をする程度でよい	7.1%	5.6%	14.7%
・まったく付き合いわずに生活するのがよい	1.1%	0.8%	0.6%

※内閣府「高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」(平成18年)

### ■高齢者の健康と福祉

#### ★60歳以上の高齢者の健康についての意識(国際比較)

我が国は平均寿命だけでなく、健康寿命も世界で最も長いが、健康についての高齢者の意識をアメリカ、ドイツ、フランス及び韓国の4カ国と比較してみても、「健康である」と考えている者の割合は、日本が64.4%で最も高い結果となっている。なお、日本に次いで高いのはアメリカ(61.0%)で、以下、フランス(53.5%)、韓国(43.2%)、ドイツ(32.9%)の順となっている。

	日本	アメリカ	フランス	韓国	ドイツ
・健康である	64.4%	61.0%	53.5%	43.2%	32.9%
・あまり健康であるとはいえないが、病気ではない	29.9%	32.7%	37.6%	34.6%	55.8%
・病気がちで寝込むことがある	5.2%	6.1%	8.5%	21.0%	10.6%

※内閣府「高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」(平成18年)

#### ★第1号被保険者(65歳以上)の要介護度別認定者数の推移

介護保険制度における要介護者又は要支援者と認定された者(以下「要介護者等」という。)のうち、65歳以上の者の数についてみると、平成17(2005)年度末で417.5万人となっており、12(2000)年度から170.4万人増加しており、高齢者人口の16.6%を占めている。

	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
2000(平成12)年	31.8万人	68.0万人	46.1万人	34.1万人	35.1万人	32.1万人	247.1万人
2003(平成15)年	58.4万人	119.8万人	56.7万人	46.6万人	45.7万人	43.2万人	370.4万人
2005(平成17)年	70.6万人	137.4万人	61.6万人	53.1万人	50.4万人	44.5万人	417.5万人

※厚生労働省「介護保険事業状況報告」

#### ★家族の中ではだれに介護を望むか

家族の中ではだれに介護を望むのかについてみると、男女とも「配偶者」の割合が最も高いが、女性は「娘」の割合も高くなっている。前回調査結果と比較すると、「配偶者」の割合が増加し、「嫁」の割合は減少している。

	配偶者	息子	娘	嫁
1995年調査	52.0%	5.1%	19.2%	8.9%
2003年調査	57.8%	5.6%	19.3%	5.2%
男性	78.3%	4.4%	4.9%	2.5%
女性	41.5%	6.5%	30.7%	7.4%

※内閣府「高齢者介護に関する世論調査」(平成15年7月)

#### ★65歳以上の要介護者等と同居している主な介護者の年齢

要介護者等と同居している主な介護者の年齢についてみると、要介護者等が65歳以上の高齢者の場合、その主な介護者の半数以上が60歳以上となっており、いわゆる「老老介護」のケースも相当数存在していることがわかる。

40歳未満	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上
3.0%	12.8%	28.3%	26.7%	20.3%	8.9%

※厚生労働省「国民生活基礎調査」(平成16年)

出典：内閣府「平成19年度版高齢社会白書」

元気な老後を迎えるため、日頃の健康づくり等の介護予防は誰でも考えますが、万が一、自分が介護状態になった時の事は…。介護は自分だけでなく、家族の生活や健康に大きな影響を与えます。健康な今こそ、介護保険について考えてみてはいかがでしょうか。

もしも介護が必要になったら…。介護保険の詳細は裏面取扱代理店までお問い合わせください。

# 交通安全のポイント

交通場面には、目に見える危険だけでなく、死角に入って目には見えない危険もたくさんあります。安全な運転をするためには、死角に潜む見えない危険を的確に予測した運転を心がける必要があります。そこで今回は、交通場面におけるさまざまな死角について考えてみることにしましょう。

## ■車の構造上の死角

### ○側方の死角

側方には、サイドミラー（ドアミラー）に映らない死角があります。特に二輪車は車体が小さいため死角に入りやすく、左折時や進路変更時に二輪車を見落としてしまうことがありますから、左折時や進路変更時はサイドミラーだけに頼るのではなく、振り返るなどして直接自分の目で側方の状況を確認するようにします。

### ○前後の死角

車の前後にも死角があります（図1）。特に後方の死角については、そこに幼児や子どもが隠れていることがありますから、バック時には必ず後方の死角部分を十分確認する必要があります。また、ワンボックスカーのように車高の高い車は、一般の乗用車に比べて後方の死角が大きくなりますから、特に注意が必要です。

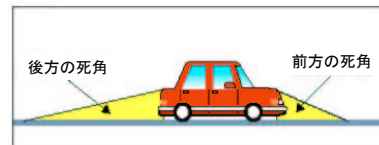


図1

## ■他車を作る死角

他車を作る死角にはさまざまなものがありますが、特に事故につながりやすい死角について取り上げてみましょう。

### ○対向右折車を作る死角

右折時に対向右折車がいると、その後方が死角となり、対向車線の状況が確認しにくい状況となります（図2）。特に対向右折車が大型車の場合には死角が大きくなり、死角部分から直進してくる二輪車などを見落とす危険がありますから、対向車線の状況が確認しにくいときは、一気に右折するのではなく、徐行して対向車線の状況が見えるところで一時停止し安全確認をするようにします。

### ○対向直進車を作る死角

対向直進車も死角を作ります。特に対向直進車が大型車の場合にはその後方を走行している後続車の有無が確認できない状況になります。そのため対向直進車の通過直後にいきなり右折をすると、後続車と衝突する危険がありますから、対向直進車の通過後は一呼吸置いて、必ず後続車の有無を確認するようにします。

### ○対向左折車を作る死角

対向左折車が左折して横断歩道の手前で停止すると、その向こう側が死角となって横断歩行者や自転車の有無が確認できないことがあります（図3）。このようなときに右折してそのまま横断歩道を通過しようとする、横断してきた歩行者や自転車と衝突する危険があります。対向左折車が停止しているということは、横断歩行者や自転車がいるということですから、徐行で右折し、必ず横断歩道の手前で停止する必要があります。

### ○側方の停止車両を作る死角

先頭で信号待ちのために停車しているとき、側方に大型車やワンボックスカーが停車していると、横断歩道の状況が十分確認できない状態となります。このようなとき、信号が青に変わってすぐに発進していくと、渡り遅れた歩行者などをはねてしまう危険がありますから、側方に停車している車が発進したのを確認してから自車も発進するようにします。

### ○前方の大型車を作る死角

バスやトラックなどの大型車に追従して走行すると、前方の道路状況が見えにくくなります。そのため前方の信号が確認できず、赤信号で交差点に進入する危険もありますから、できるだけ大型車に追従して走行するのは避けるようにします。やむを得ず大型車に追従して走行する場合は、車間距離を意識して普段より多めにとるなどして前方の視界の確保に努めることが大切です。

### ○駐車車両を作る死角

路上に駐車車両があると、その向こう側が死角となります（図4）。特に背の低い子どもは駐車車両の陰に隠れて発見しにくく、それが飛出し事故の大きな要因の一つにもなっています。また、高齢者も駐車車両の陰から横断してくるケースがよくみられます。したがって、学校や公園、老人施設のある場所などでは駐車車両からの飛出しや横断に十分注意して、あらかじめスピードを落として走行するようにします。

## ■道路形状が作る死角

道路形状も死角を作ります。その代表的なものをあげてみましょう。

### ○見通しの悪い交差点の死角

見通しの悪い交差点では、交差道路が死角となり、接近してくる車両が確認できません。したがって、一時停止の標識や標示がある場合は必ず一時停止して、左右の安全確認をする必要がありますが、標識や標示がない場合でも、徐行や一時停止をして安全確認をするように努めましょう。

### ○見通しの悪いカーブの死角

見通しの悪いカーブでは、カーブの先が死角となります。そのため対向車の発見が遅れたり、カーブの先に駐車車両などがある場合にはその発見も遅れます。したがって、「センターラインをはみ出さない」、「カーブの手前で十分に減速する」というカーブ走行の基本をしっかり守って走行する必要があります。

### ○坂道の頂上付近の死角

上り坂では頂上の向こう側が死角となり、対向車の発見が遅れます。そのため、特にセンターラインのない坂道の場合には、道路の中央付近を走行していると対向車と衝突する危険がありますから、道路の左側を走行するようにします。また、坂の頂上付近は前方が見えない危険な場所ですから、徐行が義務づけられています。必ず徐行しなければなりません。

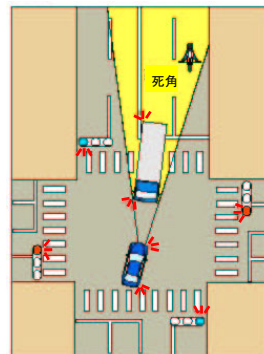


図2

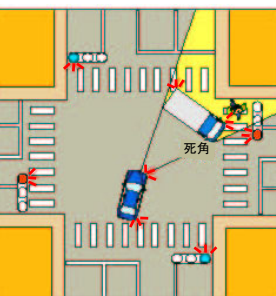


図3

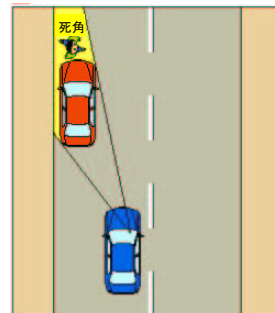


図4