

いきいき老後と交通安全

～運転能力に及ぼす加齢の影響と今後の交通安全対策～

首都大学東京大学院 人間健康科学研究科 客員教授 溝端 光雄

1. 超高齢化と高齢運転者

わが国の1930年代から現在までの人口ピラミッドと40年後の2050年までの推計人口ピラミッドをみれば、少子超高齢化が予想どおりに進行し、今後の予測も確実視される。“超”という言葉を付けたわけは、46年前にはわずか150人余りであった百寿者数(100歳以上人口)が2008年には32,276人と、正に指数関数的な伸びを示しており、この2日前(第3月曜)には4万人前後に達していると思われる。しかも、これら百寿者の約2割強は、驚くべきことに自立した生活を維持されているのである。ちなみに、群馬県太田市では、数年前に百歳になった方に贈るお祝い金をやむなく廃止しているが、正にご長寿の達成という嬉しい結果を厳しい現実で受け止めざるを得ない事態が生じているのである。

こうした少子超高齢化の中で、1998年、2008年、及び2018年(推計)の運転免許保有者数をみると、24歳未満の保有者数はそれぞれ975, 712, 511万人と一貫して減少しているのに対して、65歳以上のそれは578, 1107, 1748万と増加し、ほぼ10年先には24歳未満の3倍強となる。また、75歳以上の免許保有者数は100, 283, 491万と急増しており、後期高齢期のドライバーの伸びが大きいことが分かる¹⁾。

こうした少子超高齢化や運転免許保有者の超高齢化に絡んだ社会問題の1つに交通事故問題がある。運転免許保有者1万人当たりの死亡事故件数(H19年警察庁統計)という事故率を年齢層別に求めれば、16-24歳層が1.2、40-49歳層から65-69歳層は0.5、70-74歳層が0.8、75歳以上は1.5となり、年齢層軸についてJ字曲線を描く。70歳を超える層の死亡事故率は、中高年層のそれに比して1.6倍～3倍程度高いと言えるが、第2のキャリアを終えるであろう70歳以降の年間走行距離の減少を勘案すると、さらに高まることは間違いなく、高齢運転者の交通安全対策の充実が強く望まれると言えよう。

2. 多様な機能減退と今後の交通安全対策

現在の高齢運転者対策の柱は70歳以上の免許保有者を対象に義務化されている高齢者講習であると筆者は考えるが、今年の6月からの新しい高齢者講習では従来の内容に講習予備検査(75歳以上受講者を対象にした3つの問診検査:時間見当識・記憶想起・時計描画)と視野検査が付加され、前者の問診結果によっては免許が停止・取消される制度が実施されている²⁾。

認知症が疑われる運転者による高速道路等での逆走に関わる死亡事故が散見されること、及びその逆走者の半数前後が高齢者であることを考えれば、この新講習は致し方ない面もあるが、以下の課題が残されていると考える。

- 1) 認知症の疑いがあるとされた方の足の確保
- 2) 何故、75歳以上だけの検査なのかの説明
- 3) 問診検査と実車評価・違反記録との関連分析(特に、今の閾値の妥当性の検討)
- 4) 若年性認知症の運転免許更新者の扱い

また、そもそも、老化とは、単に認知機能の減退だけでなく、視聴覚、筋力、関節・骨の老化など、多様で複雑な機能の減退である。多様な老化を補う運転の色々な秘訣を教育指導することが大切となるが、その実現は3時間という今の講習では難しいと言える。1つの解決策は、地域の交通安全センターへの脱皮をめざす教習所(自動車学校)に「多様な老化と安全運転を学ぶ場」を担って貰い、そこに地域の高齢者の方々が8人くらいのグループ単位で、運転チェックを受け、老化予防や安全運転の秘訣を学び合う仕組みを作ることではないだろうか。自動車工業会が開発した「いきいき運転講座」は、リーダーのための進行台本を備えており、前述した仕組みの中で使える教材ではないだろうか。本講座の普及に向けて、諸先生方のご指導を伏してお願いする次第である。

キーワード: 高齢ドライバー、交通安全学習

* 首都大学東京大学院 客員教授

(連絡先:

〒331-0823 さいたま市北区日進町2丁目483番地1
Tel.: 080-6503-2887, E-mail: obake-mz@b-star.jp)

参考文献)

- 1) 警察庁統計資料, 2008
- 2) 運転免許制度懇談会, 警察庁資料, 2007.
- 3) 自動車工業会: いきいき運転講座(自工会HPよりDL可)