

## 米国の自動車事故

ケース・ウェスタン・リザーブ大学医学部脳神経外科 高岡 淑郎

自動車事故に起因する傷害は、米国医療施設および医療関係者に取って非常に重大なチャレンジでもあり又大きな社会経済的問題でもある。大都市の一部を除き公衆交通機関の不備、土地の広大さ等により自動車その物がまさに16歳の若者から80、90歳の老人に至るまでの足であるこの国においては、決して避けては通れない、起こるべくして起こる問題の1つである事も事実である。

交通事故は、5歳から34歳までの米国人の死因のトップであり、全年齢層では第7位となっている。事故の原因にはそれこそ不慮の災害、不注意、居眠りからアルコール、ドラッグ使用に至るまで予防可能なものもいろいろ有るであろうが、なんといっても人間のやること、事故が避けられないとするならば、どうすれば死亡率、重症率を下げる事が出来るであろうかという発想にたち。米国においてはセーフティベルト、エアバッグの必要性が既に20年以上も前より指摘され、前者に至っては1968年より自動車の一般装備として採用されて居る。後者に於いては残念ながら1950年代にパテント等アイデアとしてはすでに存在したものの、現実に装備されるようになったのはごく最近のことで、1990年に於ける統計によれば米国車、外国車を含めて約300万台の車がエアバッグを標準装備として採用している。

ところが、真の識者の非凡なアイデアも現実に一般社会で採用され動き出すのに時間と手間の掛かるのは、ここ米国とて例外ではなかった様である。

1982年に至るまで、たった11%の米国自動車運転者がセーフティベルトを使用したに過ぎなかったのが、今日33州及びDistrict of Columbiaがその後おそかれはやかれ、セーフティベルトの着用を法律的に義務づけた事により、ベルト着用者は46%以上であると推定される。

1982年推定320万人が交通外傷を受け、その内の約140万人が病院の緊急外来で治療を受け、35万人が入院治療を必要とした。交通外傷による経済的損失は19

80年には572億ドルだったと報告されている。

それではベルト着用率が増加した1982年以後交通外傷のパターンはどう変わったであろうか。結果は明白である。1984年以降、約1万1千人の生命が救われ何万人もの重症例が予防できた。The National Highway Traffic Safety Administration は、フロントシート・ラップショルダーベルトは車の衝突時、フロントシートに居る人間に対してもっとも効果的であり死亡危険率を40~50%減少し重症率を45~55%減少出来る、過去10年の衝突外傷件数にもとずいた経験から推定している。

エアバッグの有効性に関しても、つい最近に普及した為に正確な統計的データは得られていないが、前運輸大臣のElizabeth Doleが強力に主張した如く、エアバッグとセーフティベルトの併用は生命救助のみならず脳外傷、脊髄損傷といった人間の人間たる機能をセーブ出来るといった観点からも益々必要な装備になる事は言をまたない。筆者の脳神経外科医としての日常の診断からも、これをうらずけてあまりある。

御承知のごとく米国は、United States であって、シートベルト着用の法的規制は全くの州単位の決定によるものであって、国としての一貫した法律規制のない唯一の先進開発国である。従ってベルト着用義務のある州の平均着用率は50%であるもののHawaiiの68%からTennesseeの27%までと格差があり、着用義務のない州に於いてはなにおか言わんやであろう。因みにオーストラリアの着用率80%、カナダ80%、グレートブリテン・西ドイツ90%の数字をみれば、セーフティ規制に関して言えば、PR、教育の重要性もさることながら易きにながれがちな人間という生き物には、やはりなんらかの法律規制の必要性がうかがわれて興味深い。MetroHealth Medical Centerは1000床を有し、4機のヘリコプターが半径400 Kmを円とする地域をカバーする全米第2番目に多忙なMetro Life Flight Operationとレベル1・トラウマセンターをもつ総合教育病院である。自験例も含めて報告したい。