

高齢者と運転

最近の道路交通法改正に思う

タマシロ ヒデヒコ*
玉城 英彦*

Key words : 高齢者, 交通事故, 道路交通法

I はじめに

わが国では65歳以上の高齢者の運転免許保有者数は平成8年から平成13年の5年間に1.5倍に増えている。今後、さらに加速する高齢化を考慮すると、高齢者の交通事故数も増加することが予測される。

平成14年6月に改正施行された道路交通法は、運転免許手続きと点数制度の変更に加えて、このように増加を続ける高齢運転者への対応を大きな柱としている。確かに、この改正は、交通事故の被害から高齢者を守る一つの方法であると思われる。しかし、単に年齢だけを条件にした制限は、高齢であることへの制度上の差別（エイジズム）につながる恐れもあり、かつわが国の交通事故対策の焦点を誤らせかねないものでもある。

またこの改正は、高齢者の自動車運転免許証の返納を暗に促してはいないだろうか。事故予防を目的にするのであれば、いわゆるペーパー・ドライバーや運転が不慣れなウィークエンド・ドライバーからも積極的にその対象にすべきではないだろうか。なぜ高齢者だけなのか、という疑問が残る。

そこで今回、わが国の交通事故防止および高齢者保健の観点から、この道路交通法を検討してみたい。

II 道路交通法改正の概要

高齢者に関連する今回の道路交通法改正の概要は以下のとおりである。高齢者講習と高齢運転者標識（もみじマーク）表示の対象は75歳以上から70歳以上とされ、70歳未満の一般および優良運転者の免許有効期間は5年に延長されたが、70歳以上は3年に据え置かれた。さらに、運転免許証の返納者に対しては、返納後1か月以内に申請すれば身分証明書の代わりに運転経歴証明書が交付される。

この改正は、特別に高齢者を対象にした対策であるということでは評価に値するが、制度上の年齢による差別につながりかねない。また、わが国の交通事故対策の方向性を誤りかねない危険性をはらんでいると思われる。

自明のことであるが、交通事故は、運転者の運転技術だけが原因で起こるわけではない。著者の知るかぎり、わが国において高齢者の身体的機能低下に伴う運転技術がどの程度まで悪化すれば事故が増えるのかというデータはない。また、運転技術の低下は、身体的機能低下とは必ずしも関係がない。身体的機能が正常な人でも、運転技術は劣悪化するという逆の場合もある。ウィークエンド・ドライバーやペーパー・ドライバーの運転技術を見れば明らかである。さらに運転経歴証明書の交付は高齢者に、運転免許証の返納を暗に勧めるとしか思えない。

高齢者講習は、自動車などの運転や器材による検査を通じて、加齢に伴う身体的機能の低下を受講者に自覚させ、それに応じた安全運転の方法を個別・具体的に指導することを目的としている。

* 北海道大学大学院医学研究科社会医学専攻
予防医学講座 老年保健医学分野
連絡先：〒060-8638 札幌市北区北15条西7丁目
北海道大学大学院医学研究科老年保健医学分野
玉城英彦

高齢者講習は3時間（講義，運転適性診断，実技，各60分）で，受講料6,150円である。この受講料は，一般の優良運転者の更新時講習料700円に比べて破格に高額である。運転免許を持つ全国の70歳以上の人（平成13年，約396万人）が，高齢者講習のために支払う受講料を大雑把に試算してみると，年間総額は81億円ほどになる。一方で免許更新を放棄する高齢者も増えるだろうから，現実の金額はもっと少なくなるだろうが，今回の道交法改正は交通安全協会などを潤すことで，多少の雇用促進効果も発揮するのだろう。

また，シミュレーションによる運転適性診断に対して，テレビゲームなどに慣れている若者ならばまだしも，これが高齢者にはかなりのプレッシャーになると思われる。このシミュレーションにおいて，毎日運転している運転者でもなかなか良い結果を出せないのではないか。それはともかく，この適性診断結果は，高齢者の運転技術やマナーの改善，実技講習に十分に役立てられているのであろうか。診断後の十分な指導やアフターケアがあってこそ意味があり予防に活かされてくる。さらに適性診断別事故発生率，実車による事故防止効果などの追跡調査を行い，データに基づいた予防効果の検証が必要である。全国的に実施する前に，たとえば一部モデル地域において「実験」し評価するという当たり前のことを行うべきであったのではなかろうか。

このように科学的根拠に乏しい政策が，何の吟味もなく実行されるわが国の「土壌」を逆に詳しく吟味する必要がある。われわれ公衆衛生従事者は，公衆衛生的インパクトが大きいと予想されるこの種の法制度などの制定プロセスに参加し，日本公衆衛生学会の総意として意見を積極的に具申するメカニズムを考えてもよいのではないだろうか。

Ⅲ 高齢者と交通事故

平成13年のわが国の交通事故発生件数は94万7,169件，死者数8,747人，負傷者数118万0,955人（重傷者数7万9,673人，軽傷者数110万1,282人）である。発生件数，負傷者数は，昭和50年代からの増加傾向が続いていて，平成13年過去最悪を更新した。死者数は，平成5年から減少がみられ，昭和56年以来20年ぶりに9,000人を下回った¹⁾。

交通事故死者数を，車両（原付以上）運転中，車両同乗中，自転車乗用中，歩行中の4つの状態別に分類すると，高齢者では，歩行中が圧倒的に多い。それにも関わらず，高齢運転者が事故予防の対象としてクローズアップされている理由は，高齢免許保有者数の増加とそれに伴う事故件数の増大に関係していると思われる。

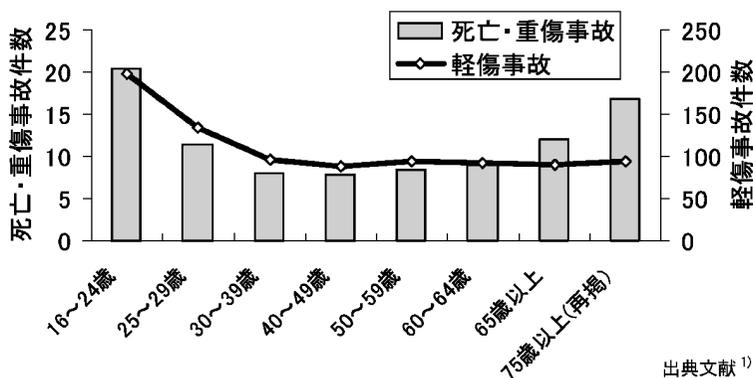
わが国の65歳以上高齢者の免許保有者数は，ここ5年で1.5倍に増加して全年齢層の10.1%となり，16～24歳の若年者の占める割合（11.3%）と大きな差はない²⁾。車両運転者が第一当事者となった交通事故では，平成13年の発生件数が平成3年に対し，65歳～74歳までの前期高齢者で3.1倍，75歳以上の後期高齢者では3.9倍と，それ以外の年齢層より大きく増加している。

65歳以上の高齢運転者（原付以上）が第一当事者となった免許保有者1万人あたり事故件数は，平成3年75件，平成13年101件で，この10年間に1.3倍に増加している。16～24歳ではそれぞれ，197件，219件で，1.1倍の増加である。高齢者の事故増加率は若年者のそれよりわずかながら高い。しかし，若年者の事故率は高齢者と比較して，平成3年で2.6倍，平成13年においても2.2倍高率である（図1）。これを，死亡または重傷事故だけに限定すると，65歳以上の高齢者で12件，若年者で20件となり，前者の1.7倍と高率である。さらに，75歳以上では17件に上るが，それでも若年者より低率である。

高齢者の車両死亡事故の特徴を事故類型別にみると，車両相互の出会い頭，工作物衝突，正面衝突で多く，若年者に比べると出会い頭，右折時，車両単独の路外逸脱が多い。また，違反別では，高齢になるほど一時不停止や運転操作違反の占める割合が大きく，年齢が若いほど最高速度違反が多くを占めていた。実際，高齢運転者の死亡事故では8割以上が50 km/時以下である。また，年齢層に関わらず，漫然運転，脇見運転および安全不確認が多くみられた³⁾。

一方，若年者にとって交通事故は死因の第一位であるばかりか，生命や健康に直接影響（人身損失：全体の約40%）を与えるだけでなく，事故に伴う間接的な社会経済的な損失（物的損失，事業主体の損失，各種公的機関等の損失：約60%）は計り知れない。ちなみに，わが国の交通事故に伴

図1 年齢層別免許保有人口1万人あたりの原付以上運転者事故種別件数（平成13年，全国）

出典文献¹⁾

う経済的コストは平成11年度，死傷者1人あたりでは年間360万6,000円，年間総額では4兆2,850億円であると算定されている⁴⁾。このように交通事故による経済的損失総額は，わが国の年間予算額（平成11年度約82兆円）の約5%，北海道の予算の約1.4倍に相当し，その大きさが想像されよう。

少ない財源の効率的な利用および対策の評価といった費用効果の観点からも，事故予防のために，どこに少ない財源を投入すべきかを再考すべきではないだろうか。わが国の交通事故対策の中心は，どうみても免許暦の浅い若者においてこそ最大の効果を発揮すると思われる。高齢者事故対策に集中する余り，もっとも危険の高い若者への対策をおろそかにするものであれば，社会全体としてはマイナスにさえなりかねない。

Ⅳ おわりに

わが国の高齢者交通事故数の増加傾向を考慮して，新しい政策を長期的に実行することは歓迎される。だが，高齢者を大切にし優遇するような制度にみえて実際は，高齢者の運転を制限し，免許証の返納を暗に勧めているように受け取れるのである。また優先度の高いところの交通事故対策への関心や財源などを減少しかねないとも限らない。

交通事故を減少させるには，各々のライフス

テージの課題に焦点をあてつつ，わが国の交通事故の現状に照らして，交通事故率が最も高い若年運転者を中心にした総合的な対策を確立することが急務ではなかろうか。交通問題は，高齢者の健康や well-being，生活全体と切り離すことのできない大きな要素となっており，交通関係機関だけでなく保健福祉分野など他の機関と連携し，安全な交通環境と移動の自由を確保するような環境整備が優先されるべきであろう⁵⁾。

貴重なご助言をいただきました重松逸造氏と齋輪眞澄氏に深謝申し上げます。また，当教室の新井明日奈，勝亦百合子，宇佐美香織，中澤 広の大学院生の協力に感謝します。

(受付 2002.12. 5)
採用 2003. 3.24)

文 献

- 1) 警察庁交通局．平成13年中の交通事故の発生状況．2002．
- 2) 警察庁交通局．平成13年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締状況について．2002．
- 3) 内閣府．平成14年度版交通安全白書．東京，財務省印刷局，2002．
- 4) 内閣府政策統括官（総合企画調整担当）．交通事故による経済的損失に関する調査研究報告書．2002．
- 5) 玉城英彦．私の視点：道路法改正～制限強化，なぜ高齢者だけ．朝日新聞．2002年10月5日．