

高齢運転者対策：データに基づく議論を

市 川 政 雄

筑波大学医学医療系

Calling for Evidence-Based Policy on Older Drivers

Masao Ichikawa

Faculty of Medicine, University of Tsukuba

2019年4月19日、東京池袋で87歳の男性が重大な自動車事故を起こした。報道によると、この男性は走行車線を変更した際、道路の縁石に接触し、そこから暴走をはじめ赤信号を無視し、横断歩道を渡る歩行者を次々とはねた。これにより10人が重軽傷を負い、横断歩道を自転車で行っていた親子が亡くなった。

この事故に続き、4月21日には神戸市で64歳の男性が運転する市営バスが横断歩道に侵入し、20代の男女2人が亡くなり、6人が重軽傷を負う事故が起きた。また、5月8日には滋賀県大津市で62歳の女性が運転する車に起因する事故で園児2人が亡くなり、園児ら14人が重軽傷を負った。

このような凄惨な交通事故は運転さえしなければ絶対に起こすことはない。だから、今回の事故で高齢運転者は運転をやめるべき、やめさせるべきという風潮が強まった。事故被害者の立場に寄り添えば、当然である。とくに87歳の男性の場合、医師から運転をやめたほうがよいと助言を受け、本人もやめるつもりだったという。

高齢運転者は死亡事故を起こしやすい。それが高齢運転者に免許返納を呼びかける理由のひとつになっている。しかし、死亡事故は衝突相手が死亡した事故ばかりでない。運転者自身が死亡してもそれは死亡事故であり、運転者が死亡する事故は高齢になるほど多い。また、高齢運転者は他の年齢層と比べ、単独事故を起こしやすい。つまり、自ら犠牲になることが多いのである。

死亡事故は氷山の一角である。高齢運転者が他の年齢層と比べ「危険」なのかどうかを判断するには、どれだけ事故を起こし、どれだけ死傷者が生じているかを比べる必要がある。私は以前、警察庁の交通事故データと国土交通省の全国都市交通特性調査のデータを用いて、走行距離あたりの事故件数と事故件数あたりの死傷者数を算出し、運転者の年齢層間で比較したことがある¹⁾。高齢者は他の年齢層と比べ仕事で運転することが少なくなるので、仕事以外の走行と事故に限定して分析した。

その分析でわかったことは、運転者が70代に入ると事故件数は増えるが、10代から20代前半の若年運転者には及ばないということである。これは警察庁が公表している免許保有者あたりの事故件数でも同じである。また、事故件数あたりの死傷者数は運転者の年齢層間でほとん

ど変わりなく、衝突相手が車の場合、その死傷者数は高齢運転者の事故のほうがむしろ少ない。したがって、集団レベルで見れば、高齢運転者がより危険であるという証拠はなく、どの年代でも危険な運転者が存在するということになる。

今回の事故を受けて、高齢運転者対策の強化を求める声が高まるに違いない。しかし、上記の分析に基づけば、高齢運転者を一律に危険視し排除するような対策は取るべきでない。わが国では欧米諸国と比べ、交通弱者である歩行者や自転車乗員が交通事故死者数に占める割合は高く、高齢者が占める割合も高い。高齢運転者が運転をやめ、事故を起こすリスクがなくなったとしても、今回の事故の被害者と同様に交通弱者として事故に遭うリスクは高まるかもしれない。また、活動的な生活が維持できず健康に悪影響が及ぶ可能性もある。

これらはずいぶん前から欧米で報告されてきた。私も最近、このことをわが国で実証した^{2,3,4)}。それでわかったことは、2009年に75歳以上の運転者を対象に免許更新時の認知機能検査が導入されたが、それ以降、75歳以上の運転者による事故は一向に減っていないが、75歳以上の歩行者や自転車乗員の死傷リスクが増えていたことである。これは75歳以上の運転者が運転を控えたりやめたりしたことによる可能性が高い。また、65歳以上の運転者が運転をやめると、その後、要介護認定のリスクが高まること、運転をやめても公共交通機関や自転車といった能動的に移動できる手段を利用していると、そのリスクは多少抑えられることもわかった。

さて、高齢運転者による事故がなくなれば、それでよいのであろうか。私が高齢運転者による事故の被害者家族だとしたら、それでよいと考えるかもしれない。私事ではあるが、私は父を事故で亡くしており（実際は事故で四肢麻痺となり、人工呼吸器を付けて10年間生きたのちに亡くなっており）、被害者感情は痛いほどわかる。しかし、その一方で、高齢者が交通弱者となり、交通事故の犠牲になっているとしたら、私はそれにどう答えたらいいのだろうか。

わが国の高齢運転者対策には、リスクのトレードオフに関する議論が求められる。ここで言うリスクのトレードオフとは、運転を続ければ事故を起こすリスクが伴う

が、運転をやめれば健康を損なうリスクが生じるということである。高齢者の事故リスクは前述のとおり突出しているわけではないが、現在はこればかりが注目されている。運転をやめた場合の健康リスクについては、せいぜい生活に支障を来すという議論だけで、命に関わることはあまり認識されていない。そのためか、事故リスクへの対策（たとえば、安全運転支援の技術開発）と比べ、健康リスクへの対策はまだまだ立ち遅れている。多様な交通手段を組み合わせたモビリティ支援や車がなくても暮らせるまちづくりは一部の地域で試行されているが、こうした生活者の視点に立った取り組みが今後ますます必要とされる。

引用文献

- 1) Ichikawa M, Nakahara S, Taniguchi A. Older drivers' risks of at-fault motor vehicle collisions. *Accid Anal Prev.* 2015, 81 : 120-3.
- 2) Ichikawa M, Inada H, Nakahara S. Effect of a cognitive test at license renewal for older drivers on their crash risk in Japan. *Inj Prev.* 2019 doi: 10.1136/injuryprev-2018-043117.
- 3) 市川政雄、稲田晴彦、中原慎二：運転免許更新時の認知機能検査は何をもたらしたか。日本セーフティプロモーション学会第12回学術大会抄録集2018年11月。
- 4) Hirai H, Ichikawa M, Kondo N, Kondo K. The risk of functional limitations after driving cessation among older Japanese adults: the JAGES cohort study. *J Epidemiol.* 2019. doi: 10.2188/jea.JE20180