

増え続ける高齢ドライバーの事故防止について考える

近年、65歳以上の高齢ドライバーは増加しており、「運転免許統計 平成26年版（警察庁）」によれば、2014年末時点における65歳以上の運転免許保有者は免許保有者全体の約20%にも達し、これに伴い、高齢ドライバーの交通事故も増加傾向にある。その発生頻度は5分程度に約1件で、年間に換算すると10万件超にものぼる（平成26年中の交通事故の発生状況（警察庁））とのことだ。このような状況をまねく背景には、どういったことがあるのだろうか。ここでは、高齢ドライバーによる交通事故の実態、高年齢になっても自動車の運転を継続する背景、さらには、高齢ドライバーによる交通事故防止に向けた取り組み等に注目したい。

高齢ドライバーによる死亡事故の主な原因には、アクセルとブレーキの踏み間違い等の「運転操作不適」や、「漫然運転（だろろ運転）」、「安全不確認」等があるとのことだ。他にも「高速道路での逆走」も多く、高齢ドライバーが占める割合は7割を超えるのだという。（平成22年8月～平成24年9月までの2年間）

何故、このように高齢ドライバーによる交通事故は増加するのだろうか。この要因には、高齢ドライバーの特性（身体的、心理的、運動的等）があるといえるだろう。具体的には、以下のようなことがあるのだという。一点目は、動体視力の低下、視野狭窄、反射的反応動作や判断力の低下等の身体的特性。二点目は、複雑な状況の同時処理能力の低下、自分本位な運転、注意力や集中力の低下等の心理的的特性。三点目は意識と行動のミスマッチや、慣れによる“だろろ運転”等の運動的的特性等である。他にもコミュニケーション能力の低下等、社会的特性も事故発生件数の増加を助長しているといえるだろう。さらにいえば、これらの特性について、高年齢者自身が自分の特性について客観的に認識できていないこと（「自分は大丈夫」と誤認）も背景にあるのではないだろうか。

次に、社会的背景についてみてみたい。都心部以外の市町村では、都心部と比較すると、高年齢になっても免許を保有している比率は高く、運転を卒業したいと考える者は少ない。これは、公共交通機関等をはじめ

とする高年齢者の移動手段が少なく、多少の無理をしても自動車の運転をしなくてはならないという社会的背景が要因にあるのではないだろうか。さらにいえば、一人暮らしの高齢者の増加も、高齢ドライバーが運転を卒業できない要因の一つといえるだろう。

では、高齢ドライバーの交通事故の防止に向け、どのような取り組みが行われているのだろうか。現在、70歳から74歳までの高齢者は、運転免許更新時に「高齢者講習」の受講が、75歳以上の場合、「講習予備検査」と「高齢者講習」の両方の受講が義務付けられている。また、75歳以上のドライバーに対しては、認知症のチェック体制を強化した改正道路交通法も成立した。これにより、運転免許更新時の認知機能検査で「認知症の恐れあり」と判定されたドライバーは、医師による確定診断が義務付けられ、「認知症である」と認められた場合には、免許停止あるいは取り消しの措置がとられることとなった。一方、運転免許自主返納といった制度もある。高齢ドライバー本人の判断で“運転の卒業”といった選択も事故防止には有効といえるだろう。運転免許自主返納者数は年々増加してはいるが、高齢ドライバーによる事故防止に向けた一層の返納の促進には、返納後においてもそれまでと同等な生活を安心して送ることを可能とする環境整備が必要であり、都心部で暮らす高齢者と都心部以外で暮らす高齢者との交通環境に関する課題改善が必要であるといえるだろう。

筆者の親も高齢になり、例外なく身体的機能の低下は進んでいるが、運転免許については返納せず、マイカーの運転を日々行っている。運転者自身の命、歩行者をはじめとする周囲の人の命を奪ってしまうような悲惨な交通事故を未然に防止するといった観点からも、“運転の卒業”を勧めることは家族としての重要な役割であると昨今考えるようになった。事故により失うものは、被害者はもとより加害者にとってもはかりしれず、元に戻すことは出来ないのだから。

（連合総研研究員 前田克歳）