



超高齢社会と自動車交通

所正文

Tokoro Masabumi

立正大学心理学部教授

文学博士(早稲田大学)、主要著書として、『車社会も超高齢化』(学文社)、『高齢ドライバー・激増時代』(学文社)、『中高年齢者の運転適性』(白桃書房)など。

はじめに

わが国の交通事故死者数は年々減少し、2014年には4,100人台まで減少しています。しかし、交通事故死者に占める65歳以上の割合は上昇し、2010年に50%を超え、2015年には54.6%に達しています*1。わが国が世界でも類を見ない超高齢社会を迎えているとはいえ、交通事故死者に占める高齢者割合が65歳以上人口比率(26.7%)*2の2倍以上である事態は異常です。そして、高齢者が自動車事故の加害者となるケースも年々増えており、世論の関心が高まっています。

事故内容が異なる高齢者と若年者

高齢者と若年者の自動車事故は構造的に異なっています。40歳以下の若年者の場合、スピードの出し過ぎ(最高速度違反が適用)や脇見運転による事故が圧倒的に多く、衝突事故、追突事故が多くなります。これに対して、65歳以上では、複雑な交通状況下で、しかも迅速な行動が要求されるときに問題が生じます。すなわち、高齢者の事故は、距離感覚(目測)と自車走行速度との関係を瞬時に判断できないために生じた事故、あるいは事故相手に早く気づいてい

てもアクセル・ブレーキ操作等による減速がスムーズに行われなかったことによる事故が多くなります。したがって、交差点での事故が多く、出会い頭事故と右折事故が代表的です。

高齢者の事故親和特性

交通事故に結び付きやすい高齢者の身体特性として、視力(視野を含む)、反応の速さ・バラツキ・正確さ、そして自分の運転能力に対する過信の3側面が指摘されています。

第1の視力ですが、運転に必要な情報の約8割は視覚を通して摂取しているとされます。視力は加齢の影響をとりわけ強く受け、他の機能に比べて老化現象が早く訪れます。視覚に関しては、暗いところで物が見え始める順応力、いわゆる暗順応が加齢とともに低下します。さらに加齢による夜間視力の低下が顕著です。平均的水準でみると、20歳代では0.8前後の夜間視力が、60歳代後半になると0.4前後まで低下します(図1)。そのため、高齢者の夜間運転は大変危険になります。さらに、加齢とともに視野が狭まることも見逃せません。真正面を向いて片目で左右90度の範囲で物が見えることが望ましいですが、65歳を過ぎると視野が60度ぐらいに狭まります。高齢者の典型的な事故として交差点での出会い頭事故と右折事故を紹介しましたが、この背景には、視野の狭まりによる見落としがあります。

第2の反応の速さ・バラツキ・正確さですが、

*1 「平成28年版交通安全白書」(内閣府)参照
http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h28kou_haku/index_zenbun_pdf.html

*2 「平成28年版高齢社会白書」(内閣府)
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2016/html/zenbun/s1_1_1.html

刺激を知覚し、その意味を読み取り、それに対する適切な行動をとるといった一連の「知覚－判断－動作機能」も加齢に伴い低下します。高齢者と若年者を比較したとき、実験によると赤信号が点灯したら素速くブレーキを踏むといった単純反応の場合には、70歳代の方は20歳代の方と比べてわずかに0.1秒ほどの遅れですが、検査課題が複雑になると両者の格差が拡大します(図2)。迅速に適切な反応を行うことが不得手な高齢者にとって、交差点は対応が難しい典型的な交通場面となります。

第3の過信ですが、「自分の運転テクニックであれば十分危険を回避できるか」という質問に対して、私の調査*3では、75歳以上の53%の人が肯定的回答(回避できると回答)をしています(図3)。高齢者の場合、交通規則よりも自らの経験則を重視する傾向があり、その典型が交差点での一時停止違反です。一時停止違反の多くは、一旦停止せず徐行ですませるケースが多いと考えられます。高齢者が長年の運転経験によって培った経験則に従えば、一旦停止しなくとも徐行で十分という判断になり、こうした過信が、結果的に事故を招いています。

認知機能検査の改正と課題

高速道路の逆走事故が年間200件程度発生しており、その7割程度が65歳以上ドライバーによるものです。そのため、2015年6月に75歳以上ドライバーに対する認知機能検査強化の道路交通法(道交法)改正(施行は2017年3月12日予定)が行われました。

現行法では、検査結果で第1分類(認知症のおそれあり)とされ、なおかつ過去1年以内に交通違反*4があった人にも専門医診断が課されますが、改正法では第1分類とされた全員に専門医診断が義務づけられます。そして、認知症と診断されると免許が停止または取り消されま

す。また、第2分類(認知機能低下のおそれあり)や第3分類(認知機能低下のおそれなし)でも認知症が疑われる交通違反を起こした場合には臨時認知機能検査が義務づけられ、そこで第1分類に入ると専門医診断を経て、免許停止または取り消しとなる場合もあります。

高齢ドライバー激増時代に突入し、認知症を患っても運転継続を希望する人が少なくないため、この法改正は世論の支持を得ています。しかし、運転に不適な疾病として認知症のみを対象とする道交法に対して、私は疑問を感じています。加えて、現行の認知症簡易検査は記憶検査主体であるため、出現頻度の多いアルツハイマー型認知症には有効ですが、前頭側頭型認知症(脱抑制によって交通規則を守る気がなくなる、出現頻度は5%程度)などはとらえられないことが当初から問題視されています。

欧州の交通社会の事情

欧州先進諸国では、この問題にどのように対処しているのでしょうか？ わが国同様既に高齢社会に突入し、わが国よりも一足早く車社会が実現したにも関わらず、日本ほど大きな問題になっておりません。

欧州社会では、高齢者は自分自身が危険と感じたら自主的に運転免許を手放す人が多くなっています。そして、自主返納へと導く社会環境が整っています。その大前提として、交通社会において、自動車が決して優遇されていないことがあげられます。歩行者、自転車、公共交通機関、そして自動車は、交通参加者として対等なのです。欧州の先進地域では、走る凶器にもなる自動車に対して、厳しい条件が課されています。自動車と路面電車が遭遇する場面では、基本的に路面電車に優先権が与えられています。自動車を運転するドライバーに対して、年齢を問わず、厳しい条件が課されるため、これを越えることが難しいと自ら感じたときには、静かに身を引いていると言えます。

老化現象には個人差があり、80歳を超えても

*3 所正文(2001)「高齢ドライバー運転適性プロジェクト報告書」茨城県交通安全協会

*4 信号無視、一時不停止、踏切不停止などの交通違反。

運転可能な人もいますが、60歳代でも運転を断念せざるを得ない人もいます。そのため、日本で実施されているような、年齢による一律の講習会実施は欧州社会にはなじみにくくなっています。

現状の打開策

次の3点を提案させていただきます。

第1は、自動車優先主義を改めるということです。決して、一定年齢以上の高齢者だけをターゲットにするのではなく、全ドライバーに対して、厳しい条件を課すべきと言えます。そうした政策の積み重ねが、高齢ドライバーの免許自主返納へとつながります。

第2は、運転断念を強いられた人たちへのさまざまなケアです。ドライバー本人に対して、老いを受け入れる方向で優しく助言指導できる専門家を育成していく必要があります。熊本県では全国に先駆けて、運転免許センターに女性看護師を配置し効果を上げています。全国に拡大することを望みます。

運転断念後の移動手段としては、「デマンド交通システム」の整備があります。これは、タクシーの便利さをバス並みの料金で提供するところに特徴があります。自治体の福祉事業としての取り組みがほとんどですが、行政が仲介しながらも、民間企業がソーシャルビジネスとして取り組むケースも出てきています。今後が注目されます。

第3は、自動運転システムへの期待です。予想を上回るスピードで技術開発が進み、技術者の方にはエールを送ります。ただし、市場受け入れ条件については、慎重に議論を進める必要があります。現時点での私の意見は次の2点です。

第1点は、安全性、セキュリティ面での技術が、一定水準を超えるまでは市場導入は認めないということです。ハードルを高く設定し、技術者の方にはそれを越える努力をして頂きたいです。

第2点は、70歳(あるいは65歳)以上のドライバーに対して、優先的に自動運転車を低価格

で販売するという事です。ただし、自動運転によるマイカー走行は、地方エリアに限定し、公共交通機関が充実している都市部では認めないということを強調したいです。この政策が、地方創生に結び付くことを期待します。

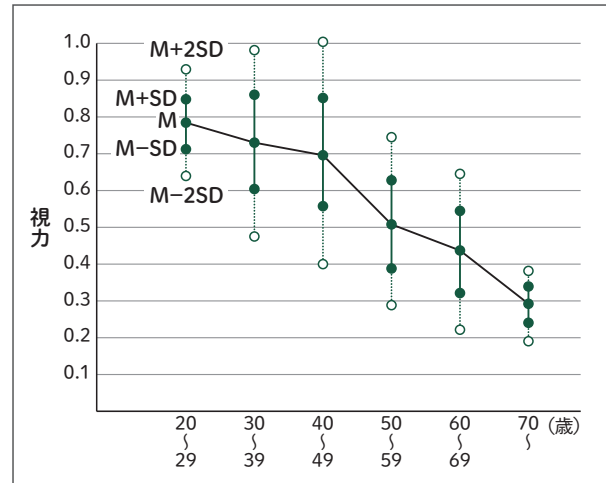


図1 夜間視力の加齢変化

出典：国際交通安全学会「高齢化社会における自動車交通のあり方」(1984)『国際交通安全学会誌』Vol.10 No.3

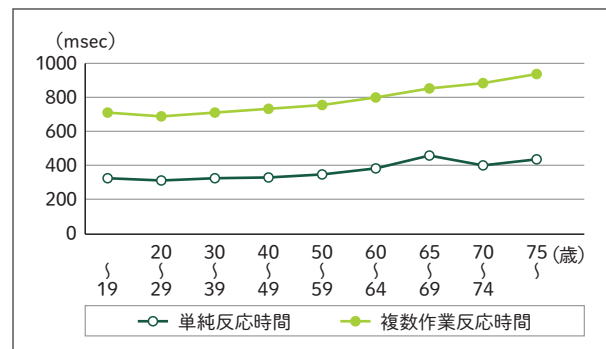


図2 年齢段階別・反応時間の平均値

出所：所(2001)*3

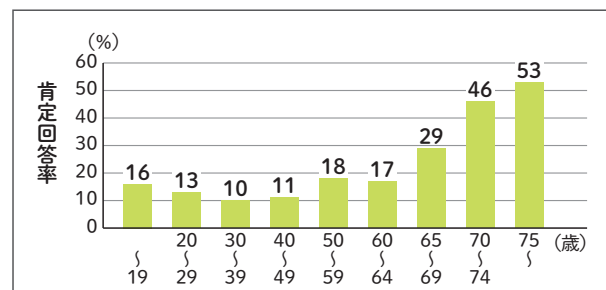


図3 自分の運転テクニックなら十分危険回避できる

出所：所(2001)*3

(注)図2、3の出典は、いずれも『高齢ドライバー・激増時代』(参考文献)より。

《参考文献》

所正文(2007)『高齢ドライバー・激増時代』(学文社)、所正文(2012)『車社会も超高齢化』(学文社)、所正文(2015)NHK総合テレビ「視点・論点」高齢者の自動車運転問題(2015年11月25日)
<http://www.nhk.or.jp/kaisetsu-blog/400/232522.html>