

# 生活交通サービスの展開と高齢ドライバーの運転免許更新問題\*

## Development of Daily Transportation Service and Renewal of Older Driver's License \*

溝端光雄 \*\*

By Mitsuo MIZOHATA \*\*

### 1. はじめに

高齢者の生活交通を確保する上で、自動車が果たす役割は極めて大きいものがある。しかしながら、彼らが、高速道路で逆走したり、一般道路の交差点で一時停止を怠ったりして、加害者として関与する交通事故が増大しており、これからの道路交通の安全確保が社会問題化してきている。昨年2月、警察庁は、認知症が疑われる高齢ドライバーの運転免許を取り消す方針を発表し、現行の高齢者講習(70歳以上)に認知症の簡易検査を導入し、その結果に基づいた免許更新手続きについて論議した「運転免許制度に関する懇談会」の提言をまとめ、同年11月に公表している<sup>1)</sup>。無論、認知症の確定診断を受けた高齢ドライバーの免許取り消し自体には大きな異論は出ないと思われるものの、先の簡易検査に始まる認知症診断の信頼性を考えれば認知症とまでは言えない方の免許までが取り消され、彼らの生活交通の確保が問題視されると考えられる。

本稿は、高齢ドライバーの運転免許更新問題をめぐる事情を整理し、彼らの移動を含めた生活交通サービスの展開と課題について考察するものである。

### 2. 高齢ドライバーのつぶやき

この調査は、現役の高齢ドライバー(概ね70歳以上)を対象に、運転実態や運転の継続や断念に関する意志などを聞き取ったものである(自工会プロジェクトの絡みで2005年に面接した結果<sup>2)</sup>)。その要点を列挙すれば、①面接した高齢者の多くは、長い運転経験を持ち、活発な社会活動を行っていること、②運転時に「気をつけていること」「億劫なこと」「困ること」などについては、老いを補うような運転習慣(夜間運転の回避など)を実践している方が多いこと、③運転の継続や断念に関しては、「ボケて事故を起こさない限り」、「死ぬまで」まで運

\*キーワード: 生活交通, 高齢ドライバー, 交通安全

\*\*正員, 工修, (財)東京都老人総合研究所 社会参加・ヘルスポモーション研究チーム 研究副部長

(東京都板橋区栄町35-2,

Tel. 03-3964-3241 ext. 3127, Fax. 03-3579-4776,

mizohata@tmig.or.jp)

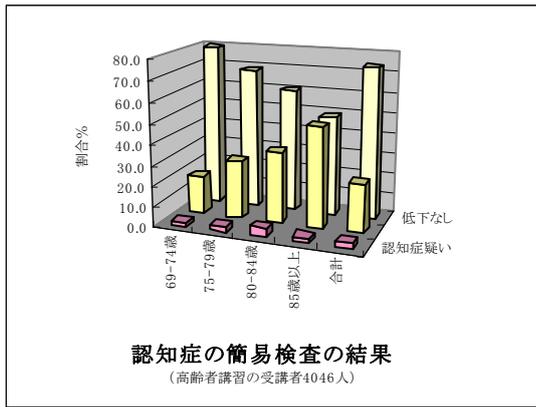
転を続けるなど、極めて根強い意志表示が認められることなどが明らかにされている。

### 3. 高齢ドライバーの持病

近年、健康長寿の観点から厚労省絡みの介護予防対策は、2割弱の虚弱な高齢者を対象に進められているが、比較的元気な高齢ドライバーに関しては介護予防の対象者になっていないという実情がある。元気な高齢ドライバーとは言え、後期高齢期の方々を中心に加齢性の疾患を有している運転者が多い事実が目すべきであると思われる。現役の高齢ドライバー(65歳以上)を対象に、彼らの持病を問診し、簡単な運転適性検査を調べた既往の研究成果をまとめれば、①高齢ドライバーの多くは複雑な加齢現象に応じた疾患(動脈硬化等に伴う脳梗塞や動脈瘤・白内障・変性性膝関節症など)を持っていること、②上記の疾患に伴う体調不調時にあっても、彼らは生活上の必要から運転を継続する可能性が高いこと、③CRT画面に表示される視標に反応する認知判断時間が極めて長い者が認められることなどが知られている<sup>3)</sup>。

### 4. 認知症を疑われる高齢ドライバーの存在

精神医学分野での認知症の簡易検査結果によれば、認知症を疑われる高齢者の割合は65歳以上の約5%とされており、この割合は在宅高齢者(一部が高齢運転者)を対処とした数字である。高齢運転者に限定した形で認知症の簡易検査を行った結果に関しては、わが国では今まで報告例がなかったが、現行の高齢者講習を実施している自動車教習所において、その受講者(約4046名)を被験者とした認知症の簡易検査が、昨年、実施され、先述した警察庁の懇談会の提言資料の中で、その割合が報告されている。図-1は、その懇談会に関連した委員会で作成された簡易検査の設問(教習所の指導員が概ね15分程度で実施可能なもの)に対する被験者の回答に基づいて、「認知症の疑いがある」・「認知機能の低下の疑いがある」・「その低下の疑いがない」という3群の年齢階層別割合を示したものである<sup>4)</sup>。これより、①概ね70歳以上となる現行の高齢者講習の受講者全体について認知症の疑いがある者の割合は約2.5%であり、在宅の高齢者(65歳以上)について認知症を疑われる割合(約5%)に比



	Group-1	Group-2	Group-3	計
69-74歳	49	462	1939	2450
75-79歳	31	318	775	1124
80-84歳	18	136	234	388
85歳以上	2	41	41	84
計	100	957	2989	4046

して小さいこと、②また、その割合は年齢階級が上がるにつれて高くなることなどが分かる。

## 5. 生活交通の確保と高齢者の運転免許更新の課題

高齢ドライバーに関する前述した3つの調査(つばやき、持病、認知症)による成果を踏まえながら、地域における高齢運転者の今後の生活交通の確保について、その基本的な課題を整理しておきたい。

まず、「つばやき」という意識調査の結果から知られるように、運転免許が高齢者の積極的な社会参加を促している面を十分に考慮すべきであると考えられる。それは、運転継続の根強い意志が生き生きとした生活における移動面の要望であり、疫学統計の成果として内外で報告済みの「活動的な高齢者ほど死亡率が低い」という知見からも、性急な免許取消論は健康長寿を阻害する恐れがあると考えられるからである。また、運転適性の老いに気づいてそれを補う運転態度に努めているという高齢ドライバー自身の声も尊重すべきである。しかしながら、「死ぬまで運転する」などの意見を持つ方については、その過信が重大な運転中の事故を生じさせる可能性があることを十分に周知する必要がある。

さらに、持病や認知判断力の減退と認知症の調査結果は、前述した意識調査の結果と比べれば「より客観的」な実験や調査に基づいて加齢が運転適性に及ぼす影響を総じて評価したものである。それゆえ、高齢ドライバーの方々には、それらに関するデータを明示しながら、高齢期の運転適性の衰えとその補償方法について、如何に納得する形で学んで貰うかという免許更新の制度が求められていると考える。すなわち、彼らが持つ運転適性などの大きな個人差を学ぶだけでなく、従来の交通安全分

野では余り取り上げられることが少なかった「自動車の運転支援装置の有効性評価」や「電動4輪車へのモード転換やバリアフリー化の進む公共交通の活用による損得勘定」などを加味して、運転態度や運転継続(断念)の変容を納得型で促す交通安全学習プログラムを構築すべきであろう。それに加えて、そのプログラムの実施主体を誰にするかという問題もある。3年毎の受講となる現行の高齢者講習プログラムを見直すなら官側での対応となるが、老人クラブ等と連携して地域住民による取り組みを支援するという形のコミュニティ活動を想定すれば民間側での対応となる(自工会の試みはその1例)。地域の实情に応じて従来の交通安全分野では対象外とされていた内容を盛り込むならば、やはり地域ベースでの取り組みが適切であり、高齢住民を関係者が支援する形での取り組みが望ましいと思われる。「公共交通運賃と買物の割引を加味した運転免許の返上制度」という高知県土佐清水市の支援策は、生き生きと老後と高齢ドライバーの運転断念を促すことを狙った1つの試みであり、導入後から最近までの返上者数の推移からみて、超高齢社会における生活交通確保の1つのあり方を示唆するものとして注目される<sup>5)</sup>。

その他、道路利用者や公共交通利用者が高齢化するという観点からは彼らに配慮した道づくりや質の高い公共交通機関づくりが必要になると愚考する。前者には生活街路における電動4輪車の走りやすい歩道整備や街のシルバーシートの設置などが含まれ、後者についてはE.L設置だけでなく、足腰の弱った高齢乗客が使い易い公共交通システムの整備(例えば乗換えの歩行距離を極力減じる工夫など)が含まれよう。

## 6. まとめ

地域住民の生活と社会参加の機会を確保する上で、生活交通サービスが極めて重要な役割を演じることは明らかである。高齢運転者が多く見せる団塊の世代が10数年後には後期高齢期に入ることを考えれば、高齢住民の生活交通を確保する対策について一層の検討が望まれる。

### 参考文献)

- 1) 警察庁：高齢運転者に係る記憶力・判断力等に関する検査の導入等についての提言，運転免許制度に関する懇談会，2006. 11.
- 2) 自動車工業会：高齢者交通安全教育推進委員会，平成17年度，平成18年度 中間報告資料
- 3) 溝端光雄：高齢ドライバーの疾患と運転の実態について，高速道路と自動車，Vol. 44，No. 11，pp. 28-36，2001. 11.
- 4) 1)と同じ
- 5) 溝端光雄，北川博巳：高齢ドライバーの運転免許の返納・取り消しに関する試み，第33回土木計画学研究発表会，春大会，土木計画学研究講演集，Vol. 33，2006. 06.