

# 高齢運転者の事故は本当に増えているのか 運転免許証を返納する前にすべきこと

ジャーナリスト

三木寛郎

## 相次ぐ高齢者による 交通事故報道に厳しい世論

高齢ドライバーの起こした事故の報道が後を絶たない。アクセルとブレーキの踏み間違いや、逆走、ドライバーの認知不足といった語句がニュースやマスコミ紙面を賑わしている。まるで高齢ドライバーの起こした事故件数が急増しているような印象である。さらに「プリウスミサイル」などという言葉が生まれ、日本の誇るべきハイブリッド車のプリウスがスケープゴートにされている感は否めない。

確かに、警視庁のデータを見ると、2008年の高齢ドライバーによる交通事故発生件数は、6840件、事故全体に占める高齢ドライバーの事故割合は11・1%だったが、2017年は、事故件数が

5876件と減ったものの、事故全体に占める高齢ドライバーの事故割合17・9%と、逆に増えている。しかし警察庁交通局運転免許課

運転免許統計(平成30年版)補足資料1によれば、第1種免許・第2種免許の合計で最も運転免許証の保有数の多い年齢層は45～49歳の475万5227。高齢ドライバーとされる年齢が始まる65～69歳の保有数は406万6902、その上の70～74歳で336万8967である。ちなみに本格的に4輪自動車運転を運転するであろう20代の運転免許保有数を見ると20～24歳が256万7301、25～29歳が287万4219となり、いわゆる高齢ドライバーに比べると格段に少ない。<sup>かまひす</sup>とかく驚しい、マスコミはさておき冷静に自体を分析してみよう。まず事故の発生件数だが、警察庁の平

成27年における交通事故の発生状況によれば、年間の交通事故発生件数は53万6899件であり、1日平均では約1635件になる。つまり我が国では1分間に1回以上の交通事故が発生している計算になる。近年における交通事故発生件数のピークは平成16年の95万2720件で、それ以降徐々に減り続けて最近では60万件を切るようになっていた。11年間約40万件減った計算になり、

死亡者や負傷者の数もそれに連れて減少してきている。当然ながら人口比率から見ると日本は高齢化社会に向かって突進している筈であるから、年を追うごとに高齢ドライバーの数は増えていることになり、それとは逆行して事故件数や死亡者数、負傷者数は減少しているのだ。ちなみに高齢ドライバーと言ってもその定義はまちまちである。警視庁の交通事故統計や厚生労働省の統

計では「65歳以上」が「高齢者」とされているし、高齢運転者標識(通称もみじマーク)は「70歳以上」のドライバーの努力義務であり、一方警察庁の統計データでは「75歳以上」が「高齢運転者」とされており、

運転免許更新時の認知機能検査は75歳以上のドライバーが受けることになっている。マスコミが取り上げる「高齢ドライバー」の定義はどのあたりになるのだろうか。

## じつは追突事故が いちばん多い

次に交通事故自体の内訳を検証してみよう。平成27年における交通事故の発生状況という資料によれば、交通事故の中でもっとも件数が多いのは、追突事故で、減少傾向にあるとはいえ、平成27年だけでも年間19万6868件発生している。これ

は全事故発生件数の36%に当たる。つまり発生する事故の3件に1件は追突事故ということになる。次いで多いのが出会い頭の衝突事故で年間に13万723件発生している。この2つを合わせると、発生した事故全体の半数を超えてしまうのだ。高齢ドライバーの事故としてやり玉に挙がっている「アクセルとブレーキの踏み間違いや逆走」ドライバーの認知不足といった事故原因はいわばレアケースとも言えるのだ。

だからといって、高齢による様々な身体機能の衰えや認知症について野放しにして良いわけではないだろう。2017年3月に改正された道路交通法によって、75歳以上の免許更新時や、ある一定の違反行為をした際には認知機能検査が行われるようになり、「認知症の恐れ」と判定された場合には医師の診断が義務化された。認知症だと診断されれば、免許取り消しの対象になることもある。警察庁の調べによれば、改正道路交通法が施行されてからの1年間に、認知機能検査を受けたのが210万5477名。そのうち5万7099人が「認知症の恐れ」

があると判定されたという。およそ4人に1人が「認知症の恐れ」があることも事実なのである。

しかしいま高齢ドライバーの対象になっている人たちは、自動車に憧れを抱き、自動車の発展とともに生きてきた年代であり、自動車に対する少なからぬ憧憬を持つ人たちである。乗り続けられるものなら自動車を運転していたという気持ちも強いだろう。

そうなるともたざる登場しているのが「自動運転」だが、認知症となれば設定ミスという恐れもあるだろう。何よりも「車好き」「運転好き」自認する諸氏にとって「クルマ任せ」は切ない面もあるだろう。

### いきなり最大トルクのモーター駆動

アクセルとブレーキの踏み間違いだが、ハイブリッド車の発進時のセッティングにも問題がないわけではない。アクセルペダルを踏むと多くのハイブリッド車はモーターによって始動する。モーターの特性として、初動から最大トルク、つま

り最も大きな回転力が発生してしまうのだ。もし踏み間違えてパニックになったドライバーがそのままアクセルペダルを踏み続けると最大トルクのままクルマは暴走することになる。自動車メーカー側でもこの初動最大トルクというセッティングを考へ直し、緩やかに発信するような機能を持たせることができないものだろうか。それで少なくともいきなりパニックになる件数は減らせると思う。

また、よくブレーキ痕がなかったと報道されるが、今の車はほとんどがABS（アンチロック・ブレーキシステム）という機能を有している。これはブレーキによってタイヤがロックしてしまう事を防ぐ機能で、一般的にイメージされる急ブレーキの黒々とした痕跡は残らず、点々とブラックマークが残る程度である。道路にブレーキ痕がないからといってまるでドライバーがブレーキを踏んでいなかったかのように報道するのは問題である。

先述の通り、高齢ドライバーと呼ばれる人々の多くが自動車の進化とともに生きてきた人たちであり、自

動車に対する造詣が深いことも事実である。闇雲に「返納」を叫び免許証を取り上げて運転席から引きずり下ろすようなことをせずとも済む方法があるはずだ。

日本のAT（CVTを含む）の普及率は98・5%と世界一であり米国よりも高い。欧州のAT普及率はおよそ25%である。

高齢ドライバーから免許証を「返納」という形で取り上げる前に、例えばだが70歳以上のドライバーには今のオートマ限定の逆で、マニュアル限定の条件でも付けるのはいかがだろうか。高齢ドライバーが免許証を取得した時代はマニュアル車が主流であり、彼らの運転経験は豊富である。マニュアル車なら、運転ミスで暴走する前にエンストするだろう。

それでも気をつけなければならぬのは、「アクセルとブレーキの踏み間違い」による事故よりも実際は「ハンドル操作の不適」の方が2〜3倍も多いそうである。高齢ドライバー諸氏には他のドライバーの範となるべき「紳士の運転」をお願いしたいものである。