

老年精神医学からみた高齢者の自動車運転に関する課題 - 地方部における高齢者の自動車運転を中心に -



熊本大学大学院医学薬学研究部脳機能病態学

池田 学

本日の内容

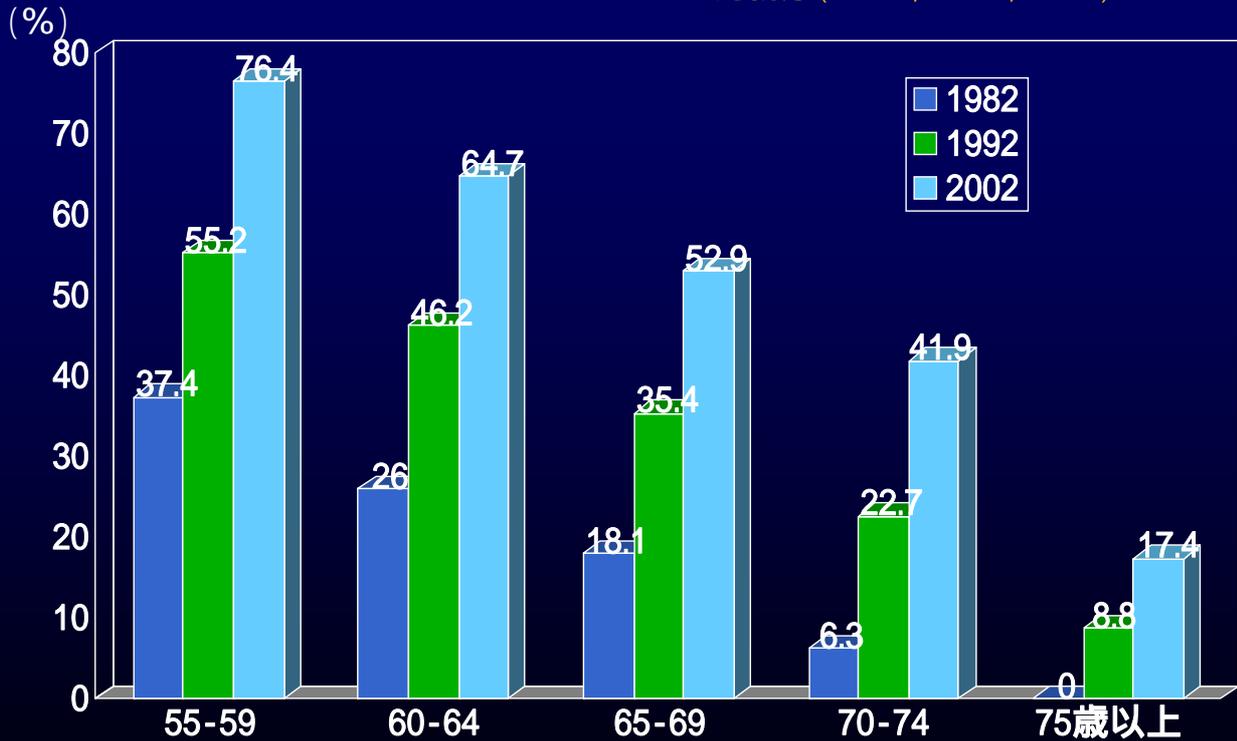
- 高齢者の運転免許保有実態
- 高齢者における交通事故の実態
- 日本における高齢者運転対策
- 地域住民の意識調査
- 今後の展望



高齢者の運転免許保有率の変化

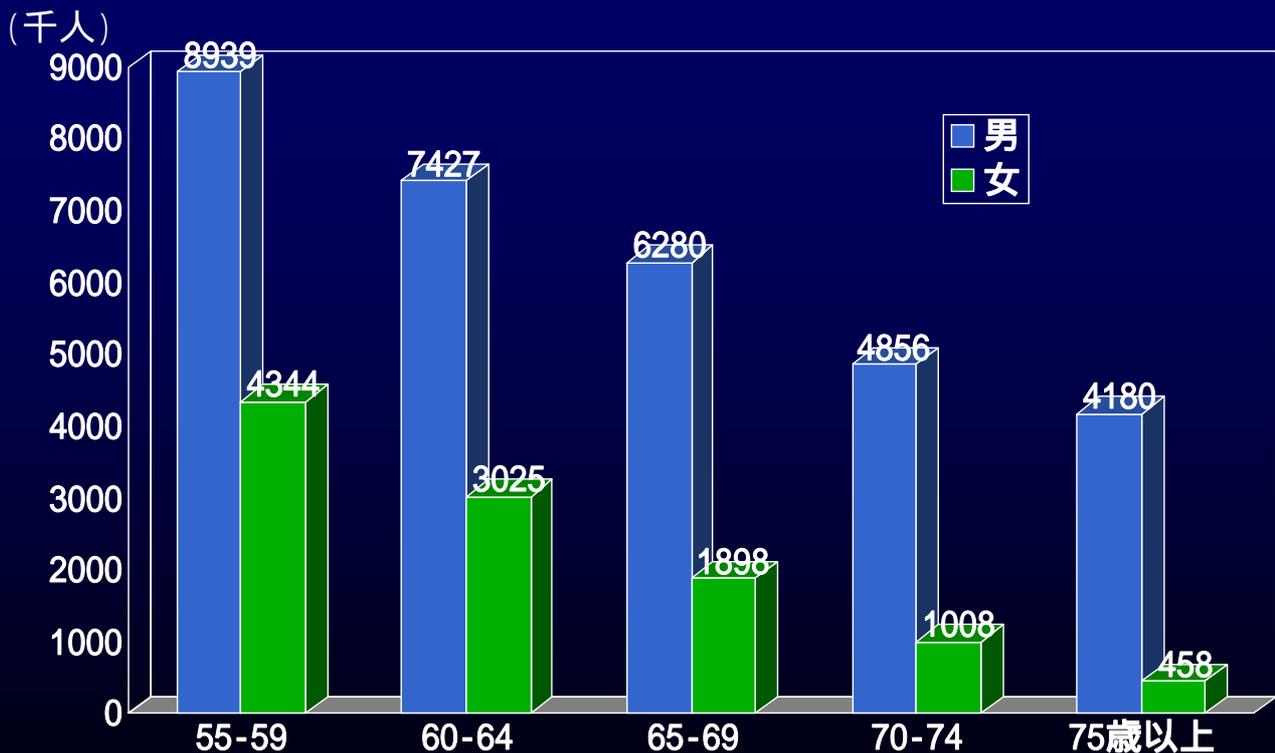
「交通社会における高齢ドライバー」図3より

JJ TRAFFIC PSYCHOLOGY P37-45 :総務庁(1983, 1993, 2003)

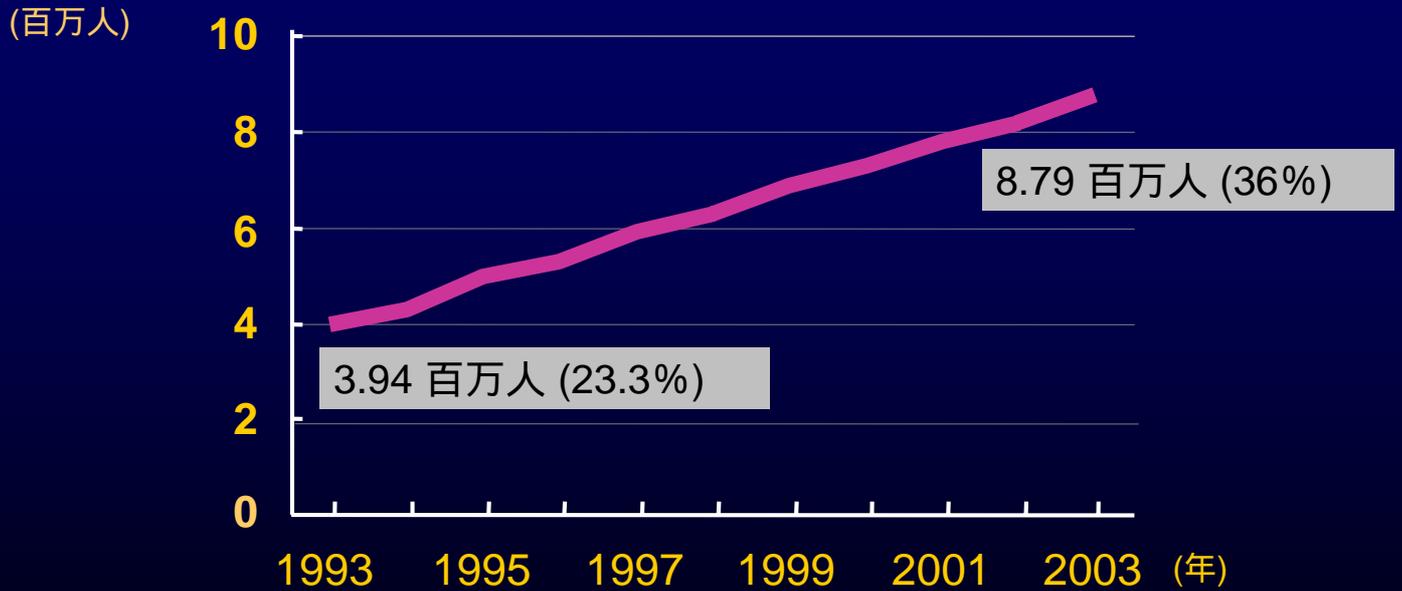


男女の運転免許保有者数の変化(2005年)

警察庁交通局運転免許課 「運転免許統計(平成17年版)補足資料より



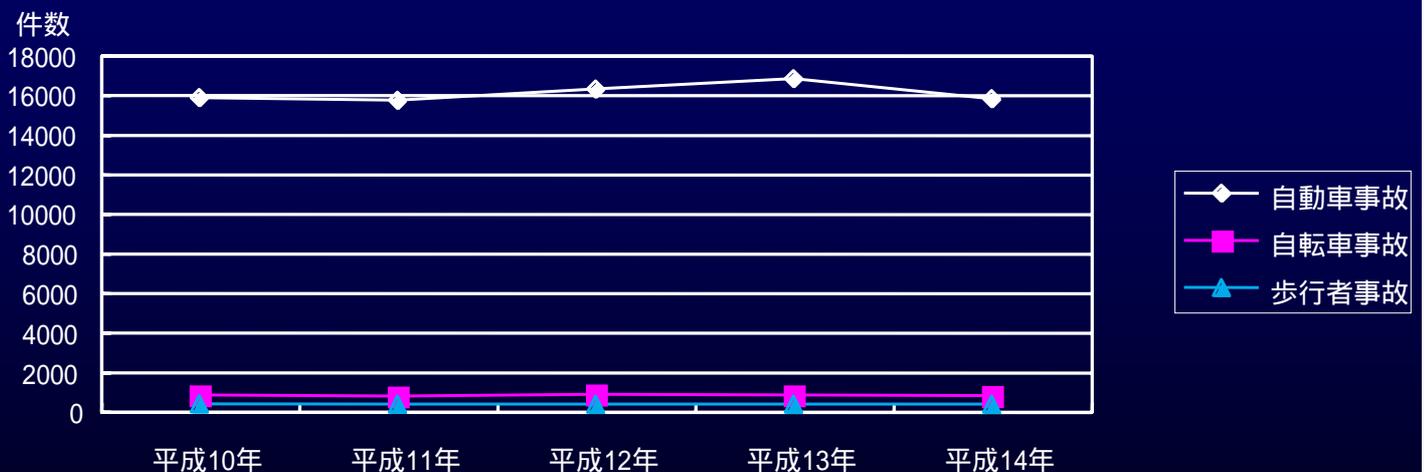
65歳以上の運転免許保有者数の推移



36% の高齢者が自動車運転免許を保有している。

(警察庁交通局資料, 2004)

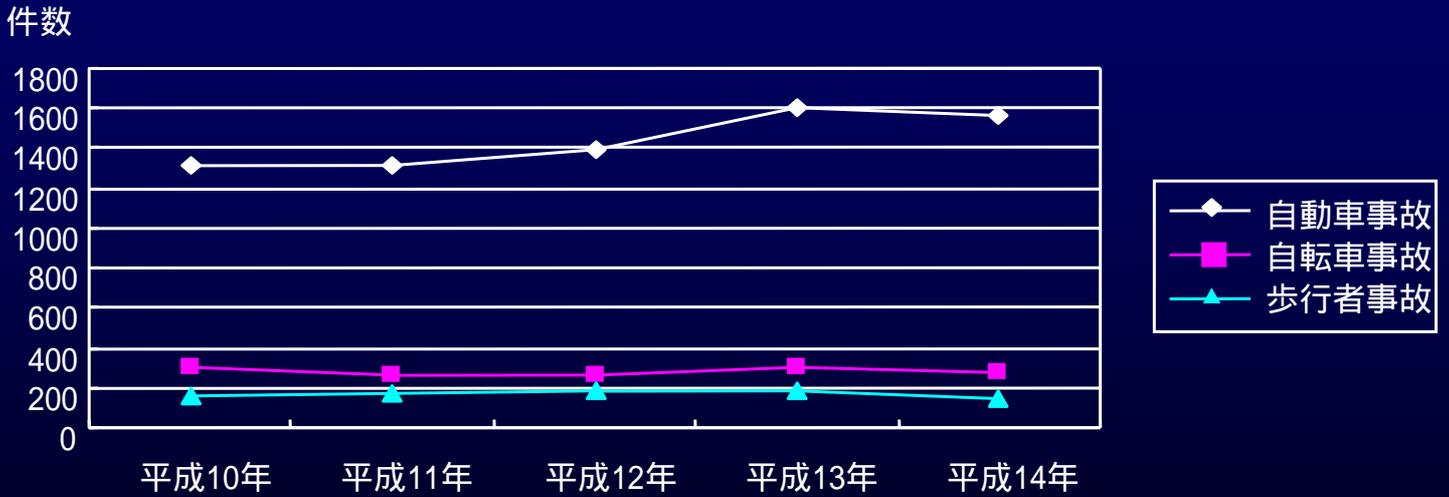
非高齢者の歩行者・自転車・自動車事故件数の推移 (愛媛県)



(高齢者の交通事故防止調査研究報告書・愛媛県交通安全協会, 2004)



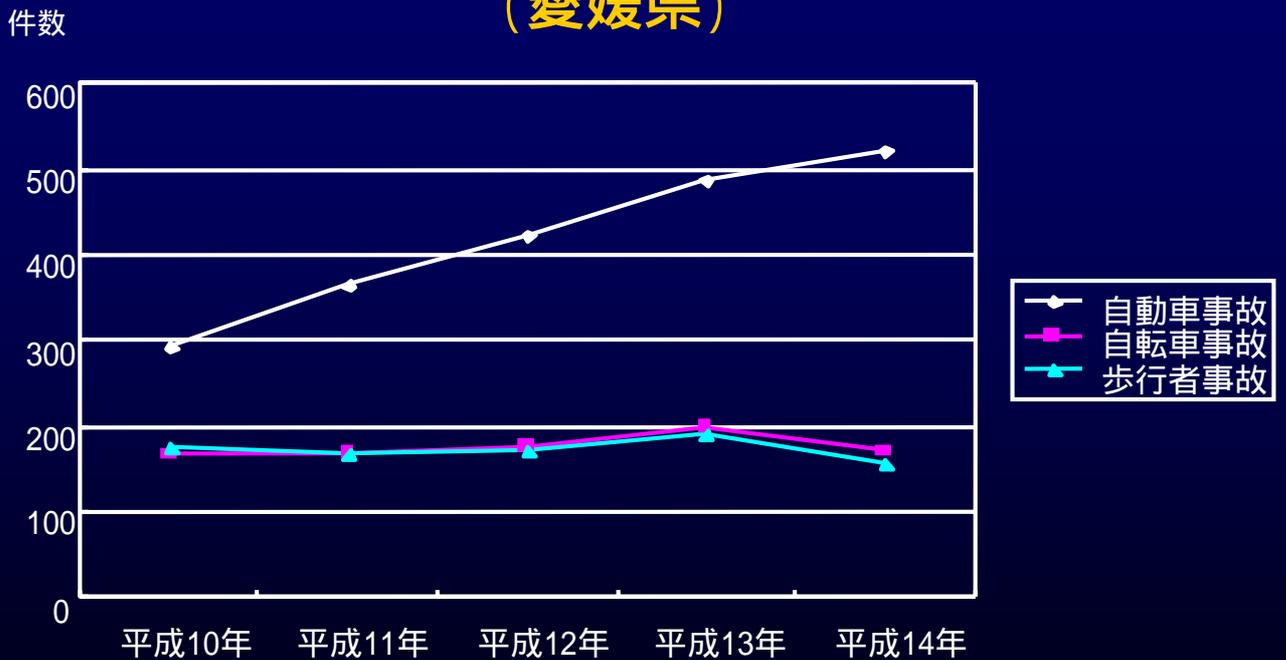
前期高齢者の歩行者・自転車・自動車事故件数の推移 (愛媛県)



(高齢者の交通事故防止調査研究報告書・愛媛県交通安全協会, 2004)



後期高齢者の歩行者・自転車・自動車事故件数の推移 (愛媛県)



(高齢者の交通事故防止調査研究報告書・愛媛県交通安全協会, 2004)



日本における高齢ドライバーに対する対策

- ・1998年4月, 申請による運転免許の返納制度を設けた(実態は少数にとどまっている).
- ・1998年10月, 75歳以上の更新時適性検査と実車教習の義務化を定めた.
- ・2002年6月, 運転適性検査の対象者を, 75歳以上から70歳以上と年齢を引き下げ, 対象を拡げた.
認知症患者は行政から免許を取り消し, 又は停止されうることとなった.



高齢者はいつ運転をやめるべきか？

- ・多くの高齢者は, 安全に運転する能力がある.
- ・多くの人にとって, 自動車は日常生活の必需品となっている.
自動車運転の中止が, 居宅生活の継続不能を意味する場合もある.

自動車運転能力自体の評価が必要

より長く運転できるような支援策が必要

運転を中止した後の支援が必要

地域住民における自動車運転に関する意識調査

愛媛県旧市に予備調査(回答者数106名,平均年齢74.8歳,回収率92.6%)の後,愛媛県旧N町(回答者965名,平均年齢75.5歳,回収率73.3%),大阪府S市(回答者数1732名,平均年齢72.5歳,回収率75.2%)にそれぞれ在住し,同意を得た65歳以上の高齢者に対し,自記式で無記名アンケート調査を行った。視力障害などにより,回答が困難な場合適宜スタッフが援助をおこなった。

(これより示す結果は,有効回答数が設問ごとに若干異なるため,選択肢の回答者数/設問の回答者数で算出している)。

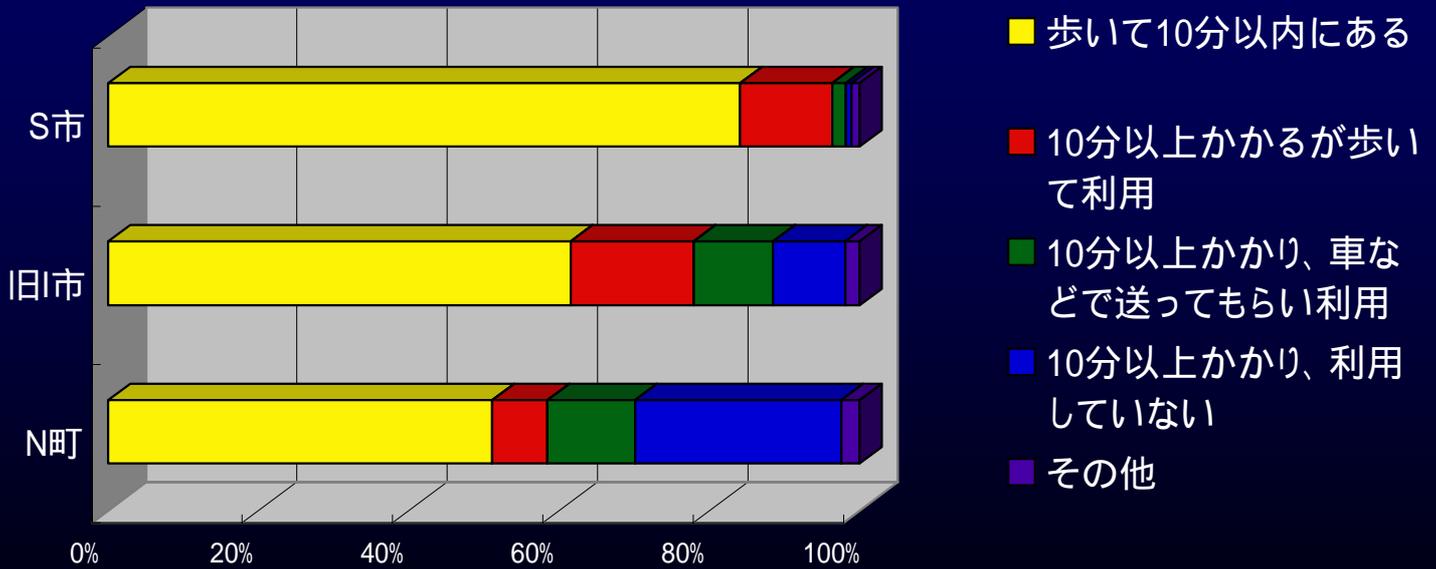
地域住民の意識調査 (3市町の比較)

(池田 学,他:精神神経学雑誌,2005)

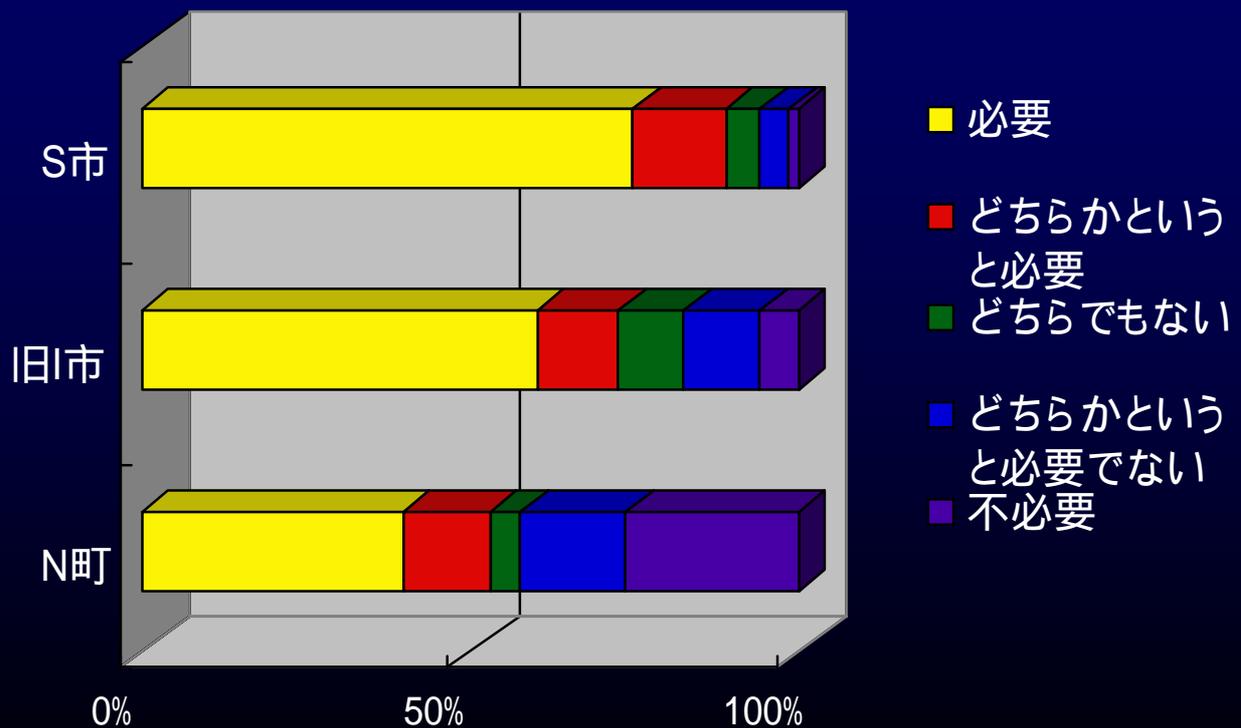
| | N町(山間部) | I市(地方都市) | S市(都市部) |
|------------------------------|---------|----------|---------|
| 人口(人) | 4500 | 37000 | 80万 |
| 面積(km ²) | 75 | 185 | 150 |
| 人口密度 (人/km ²) | 60 | 200 | 5300 |
| 65歳以上 人口(人) | 1600 | 7400 | 14万 |
| 高齢化率 | 36% | 20% | 17% |

(調査時の値)

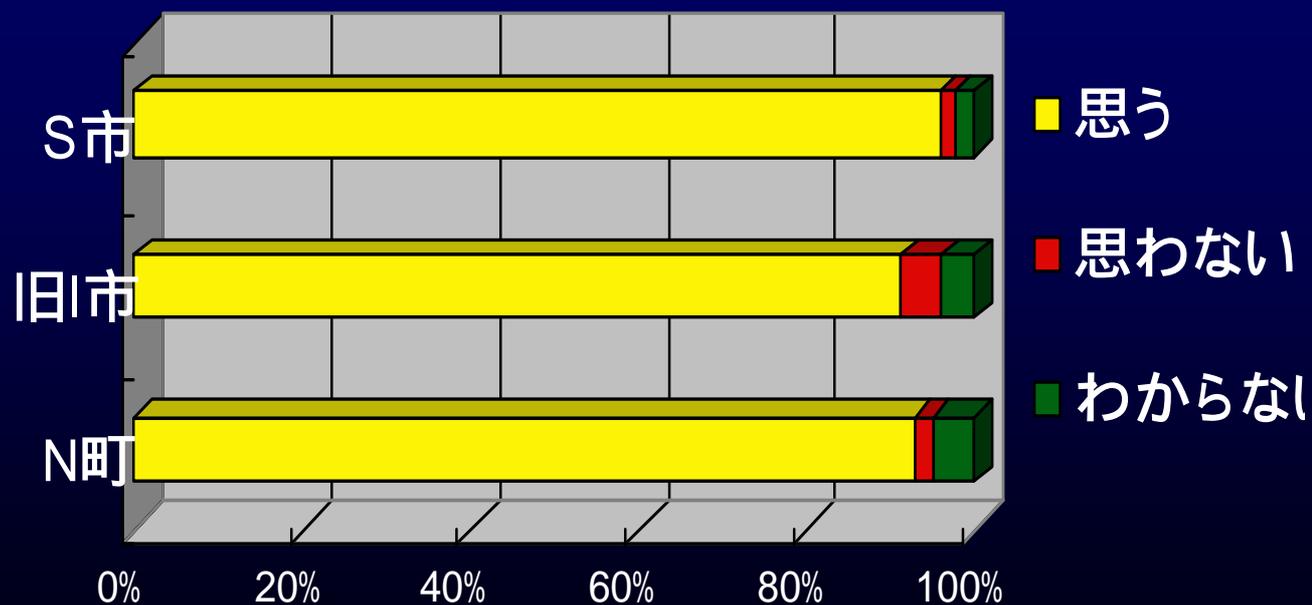
Q. 公共交通機関までかかる時間、及び利用状況について



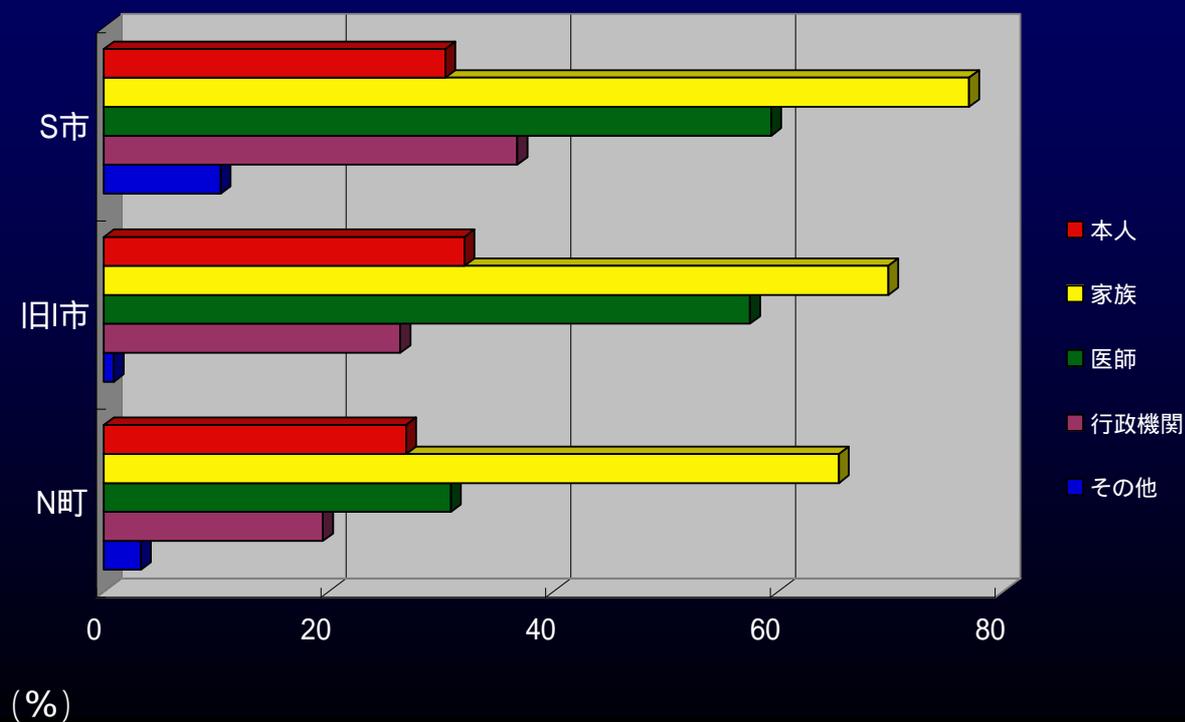
Q. 生活に公共交通機関が必要か？



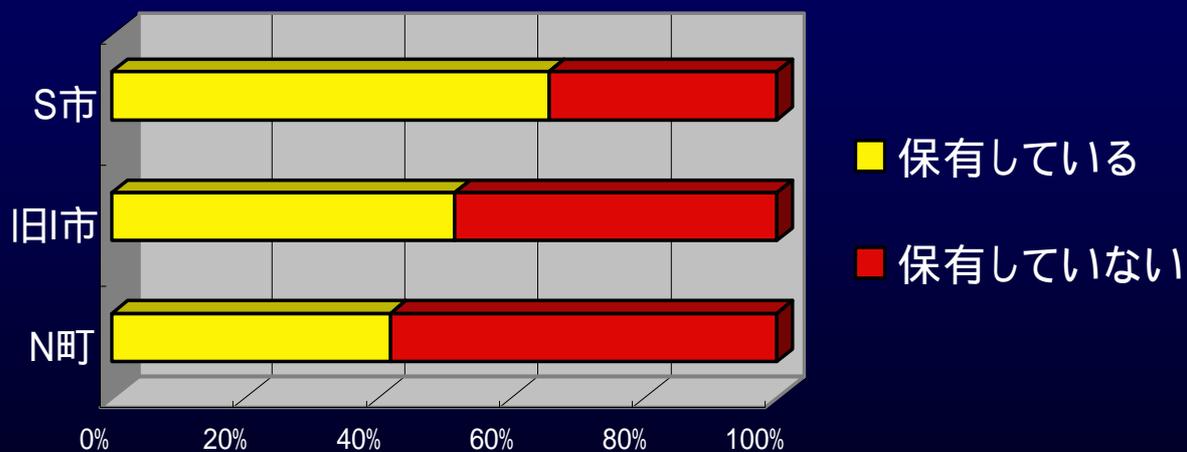
Q. 認知症患者は運転をやめるべきだと思うか？



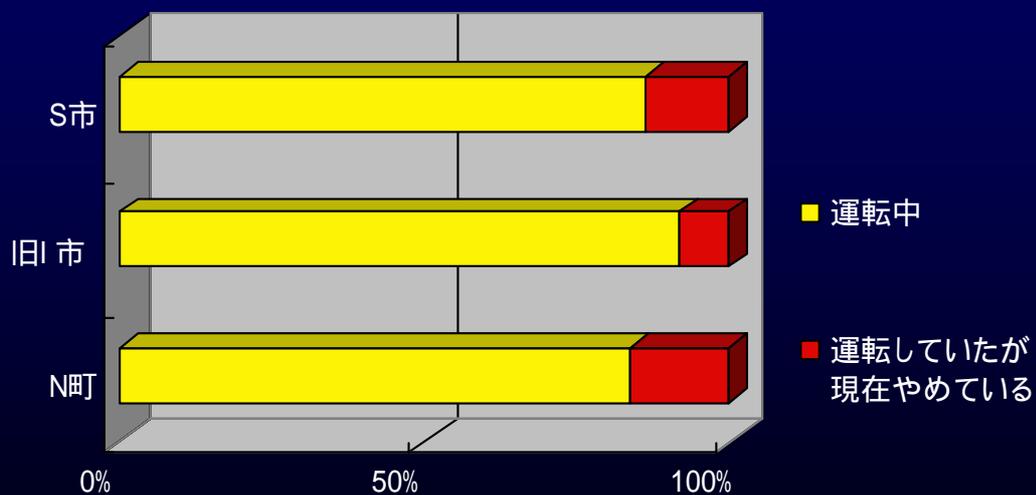
Q. 運転免許の取り消し決定者は誰がよいか？ (複数回答可)



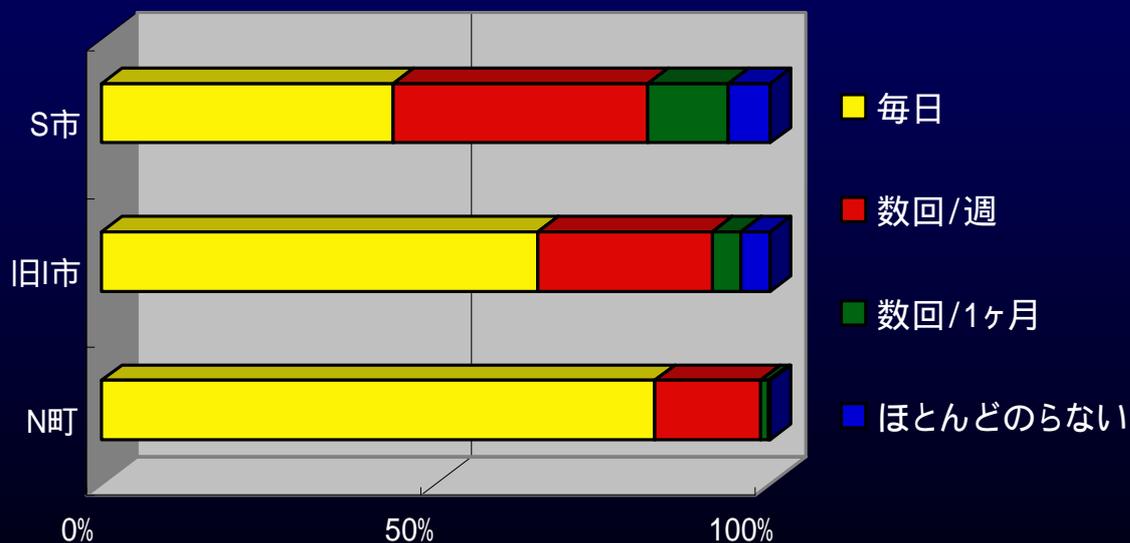
Q. 現在運転免許を保有しているか？



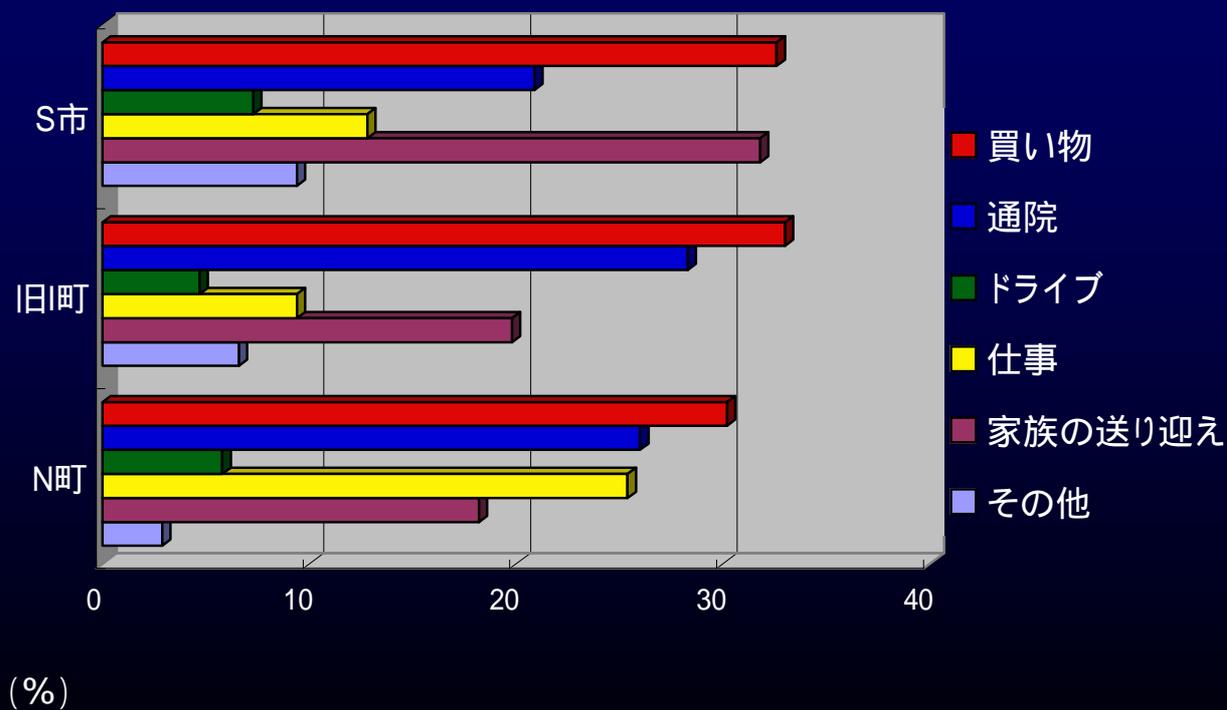
Q. 現在運転をしているか？



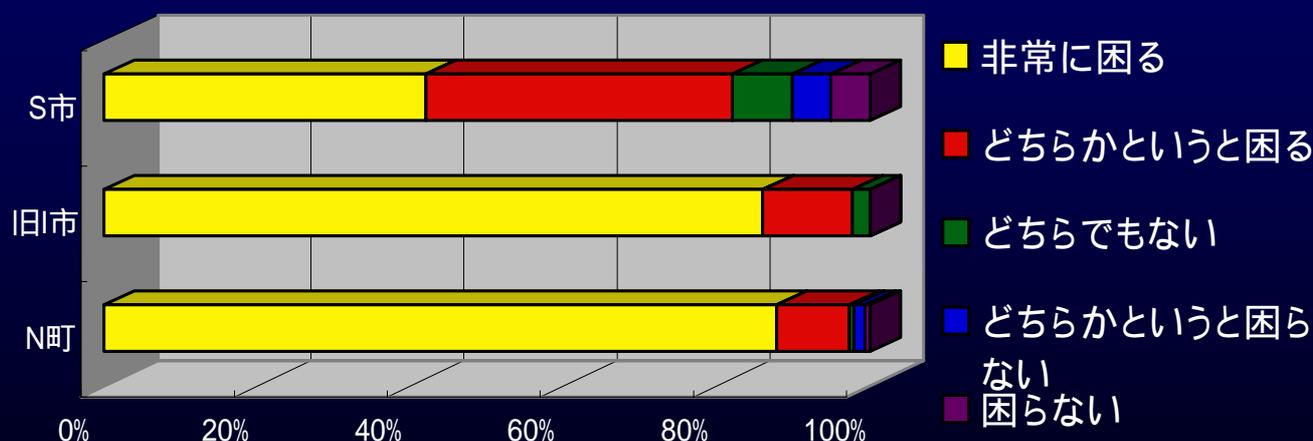
Q. 運転する頻度は？



Q. 運転する目的は？ (複数回答可)



Q. 運転ができないと日常生活で困るか？



20

まとめ

- 山間部, 地方都市, 大都市の順で, 公共交通機関に依存している高齢者の割合が少ない. 最寄りの公共交通まで時間がかかり過ぎるために, 利用を諦めている高齢者が多い.
- 免許を保有している高齢者の多くが高頻度で運転している. とくに山間部や地方都市では, 毎日運転している高齢者が多く, 自動車運転ができなくなると生活にたいへん支障をきたすと考えている.
- 山間部では, 仕事のために運転を続けている高齢者が多く, 自動車運転の中止は, 地域での生活の破綻に繋がると考えられる.



21

今後の展望：解決しなくてはならない問題点

- 運転中止後の支援
 - 運転免許の自主返納促進とバスやタクシー，JRなどの割引制度（例：富山市，土佐清水市）
 - その他の生活支援（例：高齢者運転免許自主返納サポート協議会）
- より長く運転できるための支援
 - 高齢者に優しい自動車の開発
 - 交通標識や道路の改良
 - 運転免許の差別化（例：居住地域限定免許）
- 長期的な都市計画
 - 公共交通機関網の維持，拡張
 - ショッピングモール，行政機関，病院などの集約と集中的な道路網・公共交通機関網の整備