

三月一二日に改正道路交通法が施行された。高齢ドライバーによる交通事故の多発が相次いでいることを受け、認知症のドライバーを早期に発見し、事故を防ぐのが狙いだ。確かに認知症のドライバーによる事故は続き、中には悲惨な結果をもたらしているケースもある。

昨年一〇月、横浜市の八七歳の男性が軽トラクタを運転して、小学生の列に突っ込み、一人が死亡、七人が負傷した。この男性はゴミを捨てに出掛けたまま、さまようように一日中運転を続けていた。記憶もあいまいで、認知症だった可能性が指摘されている。

道交法では、二〇〇九年から、七五歳以上のドライバーを対象に、運転免許証の更新時に認知機能をチェックすることを義務付けている。①認知症の恐れ(第1分類)、②認知機能の低下の恐れ(第2分類)、③認知機能の低下の恐れなし(第3分類)——の三つに区分する。第1分類と判定された場合、これまではその後交通違反がなければ医師の診断を受ける義務はなかったが、改正後は医師の診断が義務化される。認知症と診断されれば、免許取り消しとなる。第2、第3分類でも、後で交通違反をするとは再度検査となる。

前述の八七歳男性は、以前の免許更新時の認知機能検査では「異常なし」とされていた。道交法が改正されていれば、運転免許は取り消しとなり、事故は起きていな

警察だけでは対応できない

かったかもしれない。

ただし、問題点も指摘されている。事故を防げるのは認知症の症状がある程度進んだ場合だ。認知症ではない高齢ドライバーの悲惨な事故も続いている。ここ一年間だけでも、「八四歳男性が病院の玄関に突っ込み、四人が死傷」(群馬県)、「八一歳男性の軽乗用車が急発進し二人が死傷」(埼玉県)など全国各地で相次いでいる。

こうした状況を受け、警察庁は有識者会議で新たな対策を検討している。免許の自主返納促進や高速道路での逆走対策、先端技術を活用した車の安全装置の普及などを進める考えで、今年六月にも方向性を打ち出すとみられる。

だが、高齢ドライバー問題を警察庁だけの問題ではない。車は高齢者にとって生活の必需品であるケースは少なくない。とりわけ公共交通機関が衰退している地方では深刻だ。大都市部でも郊外に開発された宅地では同様のケースが出ている。国土交通省、厚生労働省、地方自治体などにかかわる分野は多岐にわたる。

さらに、改正道交法の施行で、医師の診断が必要となる高齢ドライバーはこれまでの年間四〇〇〇人から五万人に増えると思われる。診断する専門医は不足しており、かかりつけ医にも診断が求められることが予想されるが、認知症と診断すれば、免許返上となり、高齢者の生活に大きな支障が出かねない。診断も基準があいまいなこと

も加わり、医療の現場では診断に消極的な意見も出ているという。

高齢ドライバー問題は、社会のひずみの象徴でもある。マイカー普及に伴い交通事故が多発し、バスなどの公共交通は衰退した。車社会の進行により大規模スーパーが開店し、歩いて行ける地域に密着した商店街は「シャッター化」した。認知症の発症を知らずに車の運転を続け、事故を機に認知症と判断されるのは、一人暮らしの高齢者が少なくない。高齢化、少子化の実態を示す一面でもある。

高齢者と車の問題は、以前から指摘され続けてはきたが、いずれも容易に解決できず、抜本策がないまま時を重ねてきた。厚労省のデータによると、四六二万人が認知症で、予備軍が約四〇〇万人いるといい、改正道交法は認知症ドライバーの発見という意味では一定の効果はあるだろう。だが、残念ながら対処療法に過ぎない。

誰もがいつかは高齢ドライバーになる。事故防止の観点から警察庁に任せるとはなく、「国家プロジェクト」として位置づけるべきだろう。遅きに失した感があるが、安倍晋三首相は昨秋、高齢ドライバー事故の多発を受けて、対策を講じるよう関係閣僚に指示した。にもかかわらず、今のところ、警察庁以外に具体的な動きが進んでいないように見えない。高齢ドライバー問題がこれ以上、先送りされないことを願う。

ハ洋V