

## ●論壇

## 自動車事故は日本人の寿命のブレーキ

西川 溟 八\*

Before Their Time : The Problem of Deaths and Accidents  
on the Highways of Japan

Shinhachi NISHIKAWA\*

最近発表された昨年度の日本人の平均寿命は、男性が71.76歳、女性が76.95歳で、“長寿オリンピック”でも金メダルとまではいかないが、銅メダル位には入る状況となってきた。

しかし、わが国の国民死亡の中で、事故による死亡数は、脳卒中、癌、心臓病について第4位である。しかもその52.9%は自動車事故による死亡である。昭和46年から自動車事故による死傷者は減少に転じているが、死亡数だけを見てもほぼ1万人の人達が毎年犠牲となっている。その内訳をみると歩行者や自転車利用者が25%をしめている。死亡事故の原因のすべてが運転者側にあるとは限らないが、警視庁の統計によれば、自動車を運転できない15歳未満の年齢層と、60歳以上の年齢階級に多発しているのが、自動車の運転者側に責任がある事故が少なくない。ことに10歳未満の幼児や学童の犠牲者が多いことは国民の平均寿命の延長にブレーキをかけている。もし自動車事故がなくなれば、男性の平均寿命は0.53年、女性は0.16年延長して、世界の最長寿国であるスウェーデンの男性72.12歳、女性77.66歳（1973年）に匹敵する男性72.29歳、女性77.11歳となり、金メダルクラスに入ることができるともかく、自動車事故による死亡は、かつての国民病であった結核の死亡率や、最近やかましく警告されている肺癌による死亡率の1.5倍であり、死因順位からみれば第7位の自殺や第8位の高血圧性疾患と同じレベルに相当していることをみても、その防止対策をより積極的に推進する意義が高いといえよう。

それについて、筆者が日頃から考えている諸事項をのべて、大方の御批判を仰ぎたい。

## 1. 自動車の総合管制

自動車による事故の原因のひとつは、自動車およびそれを運転する人の質的な欠陥にあるのではなく、むしろ有限な道路面積上を走行する自動車の数量的増加と、その走行速度との関数になるのではあるまいか。1台の自動車が道路上を一定速度で安全に走行するには限界があるはずである。一般に1台の自動車が駐車するための駐車場の面積は約16m<sup>2</sup>を必要とするといわれているところが、時速30kmなり、80kmなりの速さで走行する自動車が占有すべき道路面積は、駐車している場合よりも遙かに大きく見積らなければならない。Human engineeringの立場でも人間の安全な占有面積が考えられて然るべきであると同様に、道路上を走行する自動車の安全走行範囲も考えられるであろう。もちろん、いろいろな車種によってその安全基準は異なるにちがいない。ところが現在は雑多な車種が同一の路面上を混りあって走行しているのであるから、事故のおこるのは当然である。

そして、各道路の交通状況は現在の科学技術をもってすればその安全限界にあるか否かを即座に判定するとともに、その状況をmass mediaを通じて安全運転管理者たちに通報することはさして難しいことではない。これは単に事故防止のみでなく、排出ガスによる大気汚染の防止にも役立つことで、一石二鳥の効果をあげることができよう。これによって不急不用の自動車利用を減らすようにしたいものである。公共的性格をもつmass mediaが天気予報にさいている時間を考えれば、交通情報の流し方はもっときめ細かにしてもよいように思われる。

もしできれば、これより先にテレビ電話などの開発普及によって、communicationの新媒体をつくり、会議や懇談会などで多くの人が1ヵ所に集まらなくともすむような科学技術の開発に力を注ぐことも重要であろう。

## 2. シンナー吸引や麻薬・覚醒剤その他医薬品の制限

現在飲酒運転については厳しく取締っているが、運転技術に相当影響するシンナーの吸入や麻薬・覚醒剤の服用者が自動車を運転することに対しては寛大である。暴走族の中にこれらの中毒者が多く含まれていると聞いているが、アルコールと同様に、その検索方法を確立して、これらの中毒者の運転について取締ることが必要であろう。

## 3. 運転技術に影響する疾病罹患者の登録

このほか、平衡感覚や視聴覚の症状があつて運転技術に影響のある疾病、例えばメニエル氏病のごときものや、急性発作で重大事故の原因となる危険性のある心臓疾患や糖尿病、てんかんなどに罹患しているものの運転走行に関する問題や、運転技術に影響する医薬品を服用している患者の運転免許の一時停止制度なども検討されてよいと考える。もちろんこれらの疾患はプライバシーにも関係するわけであるから、その進め方については慎重に検討しておく必要がある。

## 4. 運転免許の年齢制限

生老病死は人間の四苦といわれて、人間にとって避けられない事柄である。ことに老化現象は何人といえども阻止することはできない。「駿馬も老いれば驢馬に劣る」という諺があるように、老化による人間の機能低下を防止する方法はない。

ことに、自動車の運転のごとく、眼と脳と四肢とが連動していかなければならない動作は、老化によって拙劣になっていくことは明らかな事実である。実際、警視庁の統計によれば、70歳以上の運転者がおこす事故率は、70歳未満のものに比べると画然とした差が認められている。20～24歳が運転免許取得者1万人当たり210.5件の事故をおこしており、これより年齢が高まるにつれて事故率は低下して、65～69歳では79.1件となっている。ところが70歳以上では362.5件という高率であつて、16～19歳の279.6件よりも遙かに高い。

したがって、70歳以上の自動車運転者は自傷他害の危険なドライバーということになる。そこで、一気に禁止ということではできないまでも、免許更新の期間を短縮して、適性検査を頻回に実施できるようにして、安全な運転者だけを残すようにすることは考えられる。

16～19歳の事故率も高いので、高齢者とともに未成年者の運転免許についても更新の際の検査をより厳重にするとともに、期間を短縮することによって慎重な運転者となるように教育する機会を増やすことが考えられる。

\* 日本大学教授(公衆衛生学) Professor, Nihon Univ.