HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	現代社会と高齢者 ： 自動車運転を考える
Author(s)	新井, 明日奈
Relation	「SW2010オープニング行事　北海道大学「持続可能な発展」国際シンポジウム ： ひとり一人がすこやかに人間らしく生きる社会を目指して ： わたしたちが直面する危機の原因を包括的に探る」分科会4 ： 高齢社会の健康と介護：幸せとは？. 平成22年10月26日(火). 北海道大学学術交流会館, 札幌市.
Issue Date	2010-10-26
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/44367
Type	conference presentation
File Information	arai.pdf

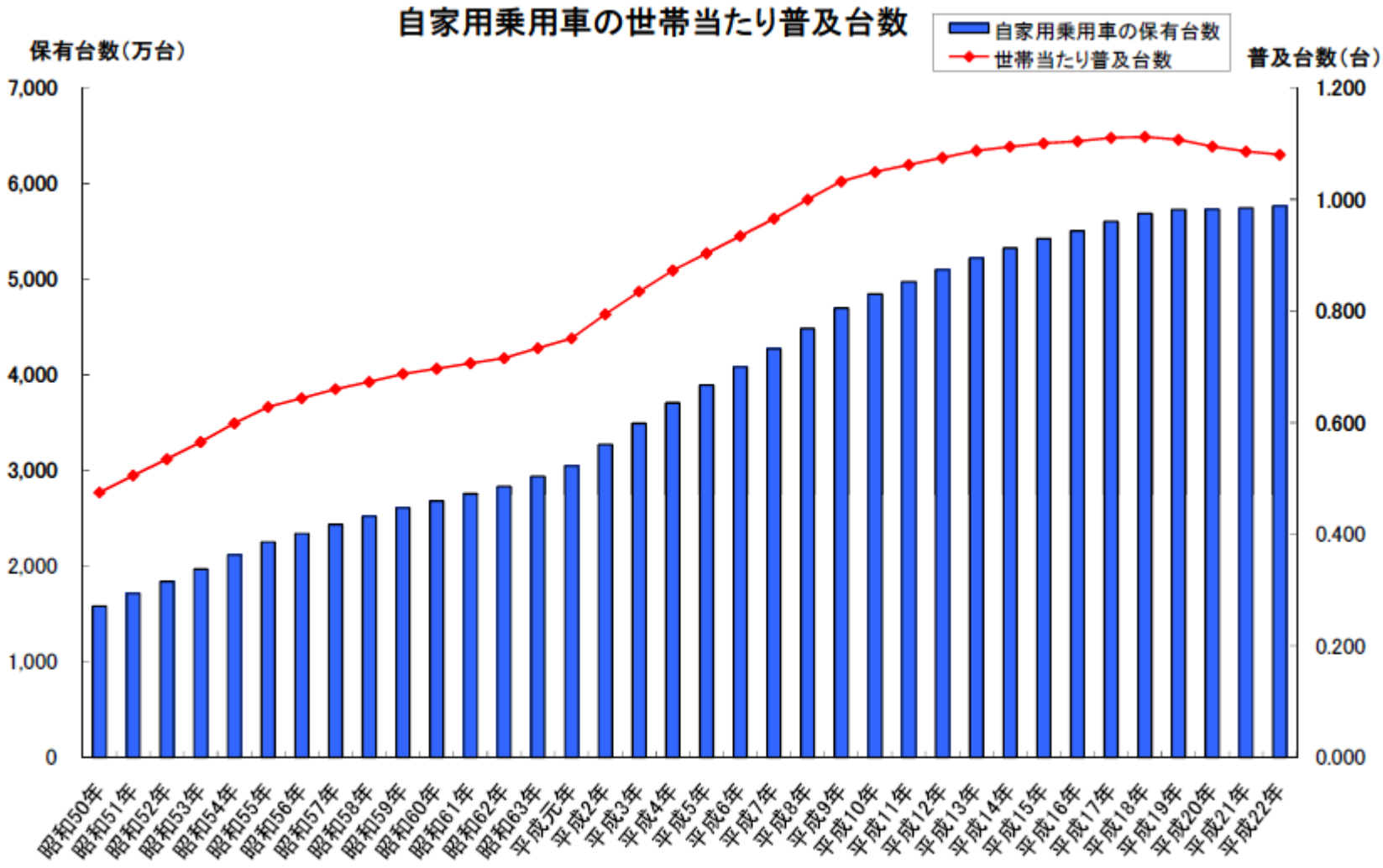
Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

サステナビリティ・ウィーク2010 オープニングシンポジウム
10/26（火）分科会４　高齢社会の健康と介護：幸せとは？

現代社会と高齢者
～自動車運転を考える～

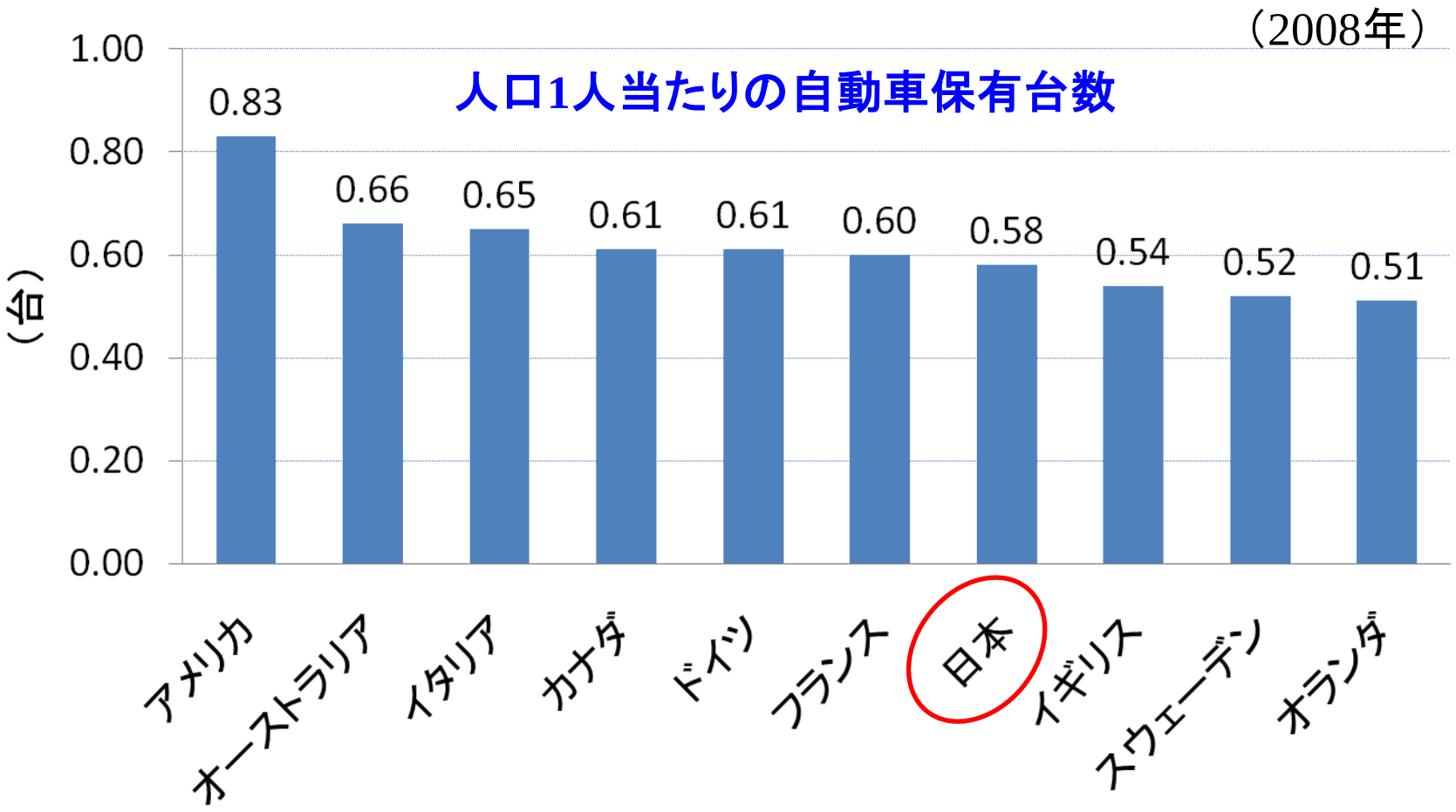
北海道大学大学院医学研究科
予防医学講座 国際保健医学分野
新井　明日奈

自動車保有台数の推移



出典:財団法人 自動車検査登録情報協会

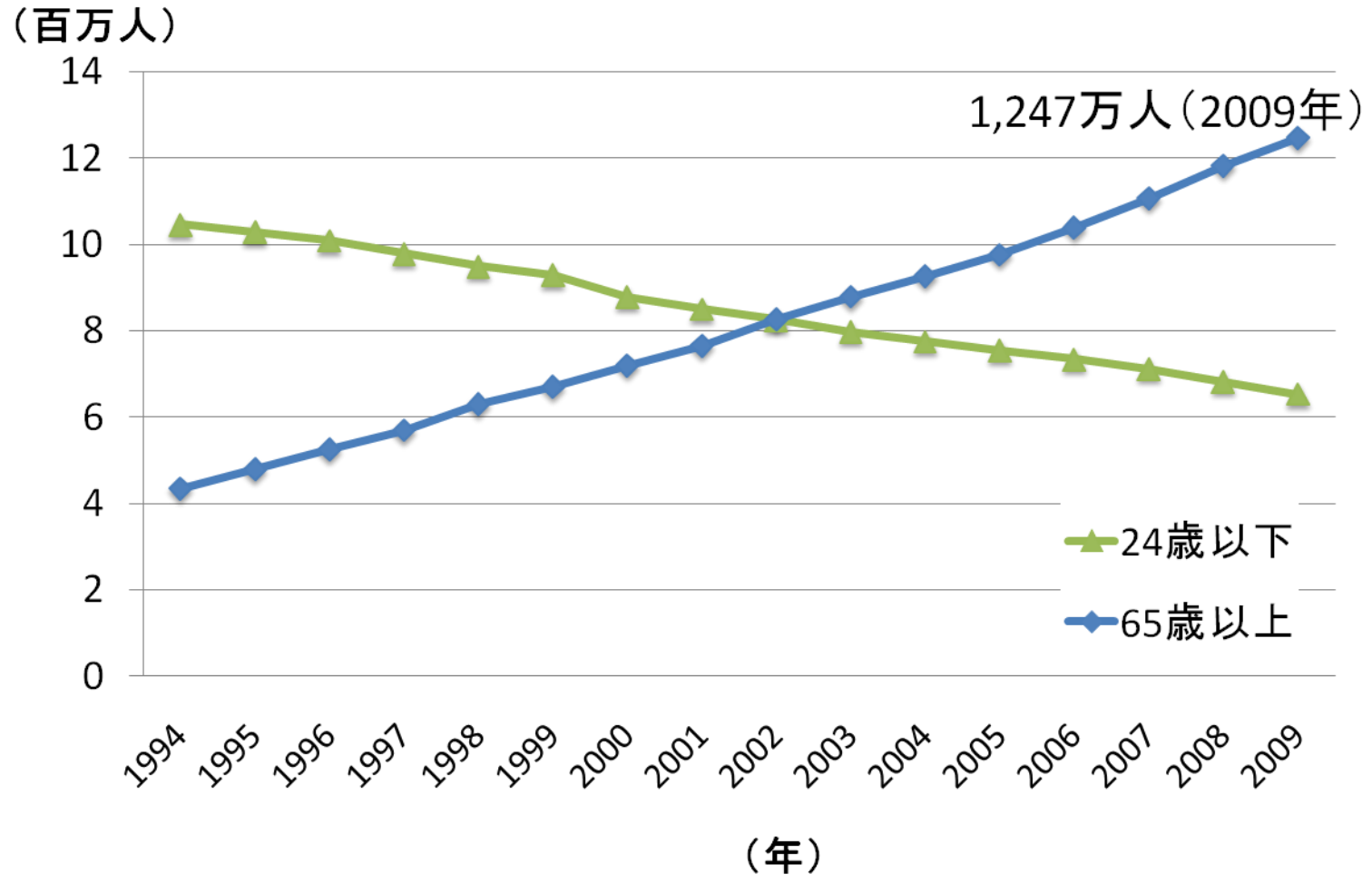
人口1人当たりの自動車保有台数
日本と欧米諸国の比較



出典：平成22年交通安全白書、内閣府

65歳以上の運転免許保有者数の推移

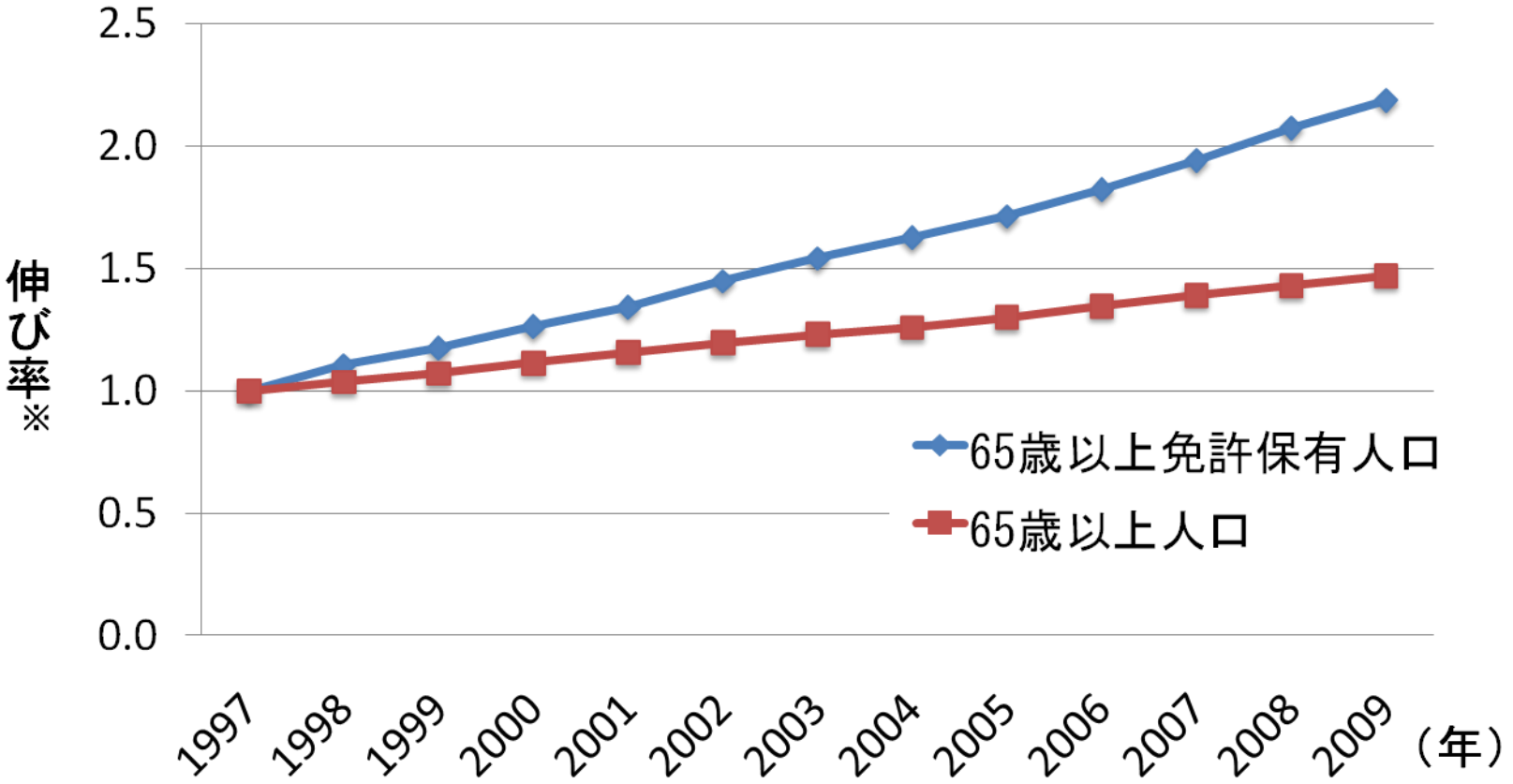
2002年に若年層保有者数を超える



資料：運転免許統計、警察庁

高齢免許保有者数の推移

高齢者人口の伸びよりも大きい



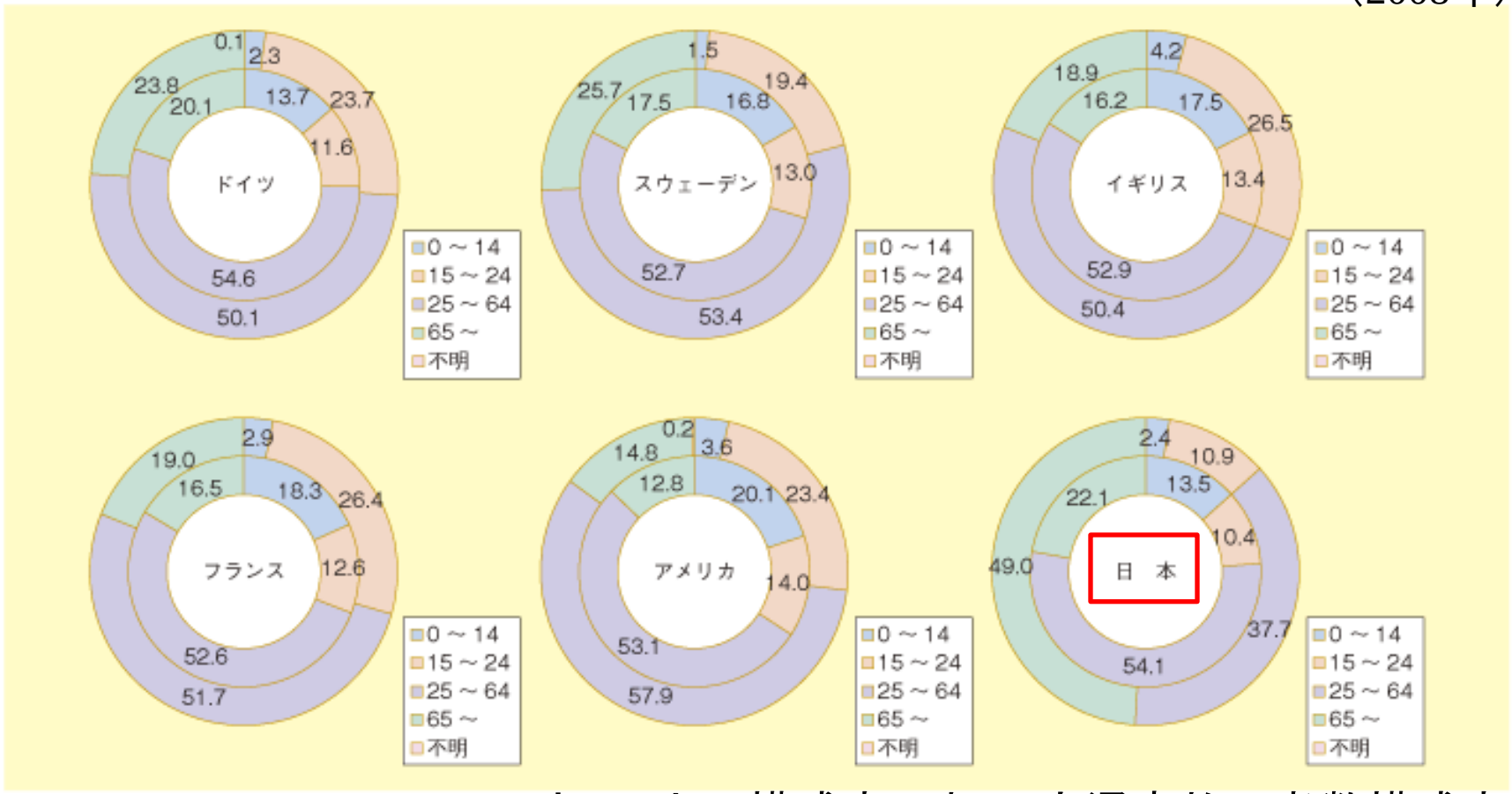
※伸び率：1997年の値を1.0としたときの各年の値

資料：運転免許統計、警察庁

人口と交通事故死者数の年齢別構成

日本は高齢層の交通事故死者数構成率が高い

（2008年）



内円：人口構成率，外円：交通事故死者数構成率

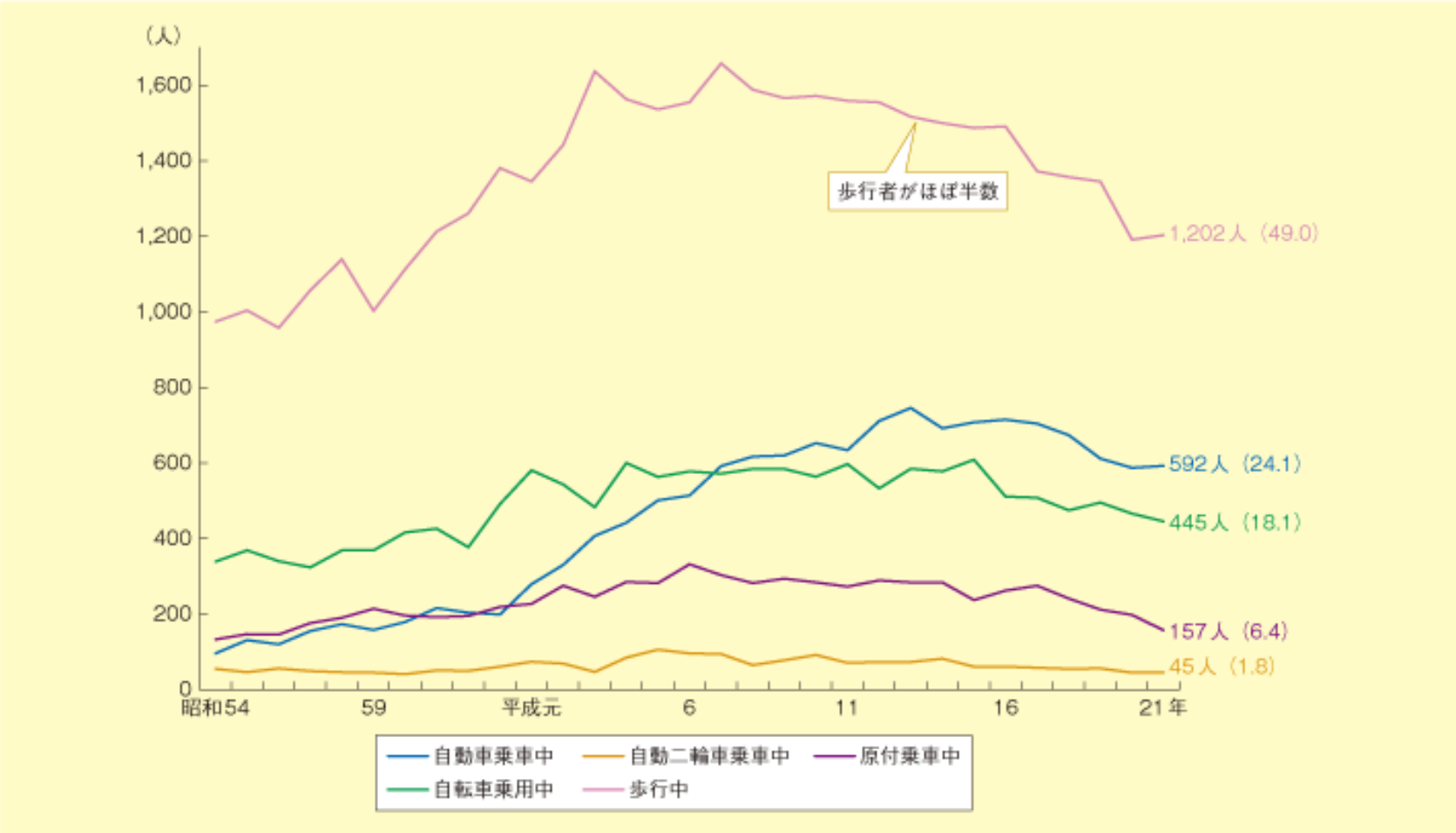
注　1　IRTAD資料による。
　　2　数値は構成率（%）
　　3　内円は人口、外円は交通事故死者数
　　4　死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

出典：平成22年交通安全白書、内閣府

高齢者の交通事故

「歩行中」に次いで「運転中」が多い

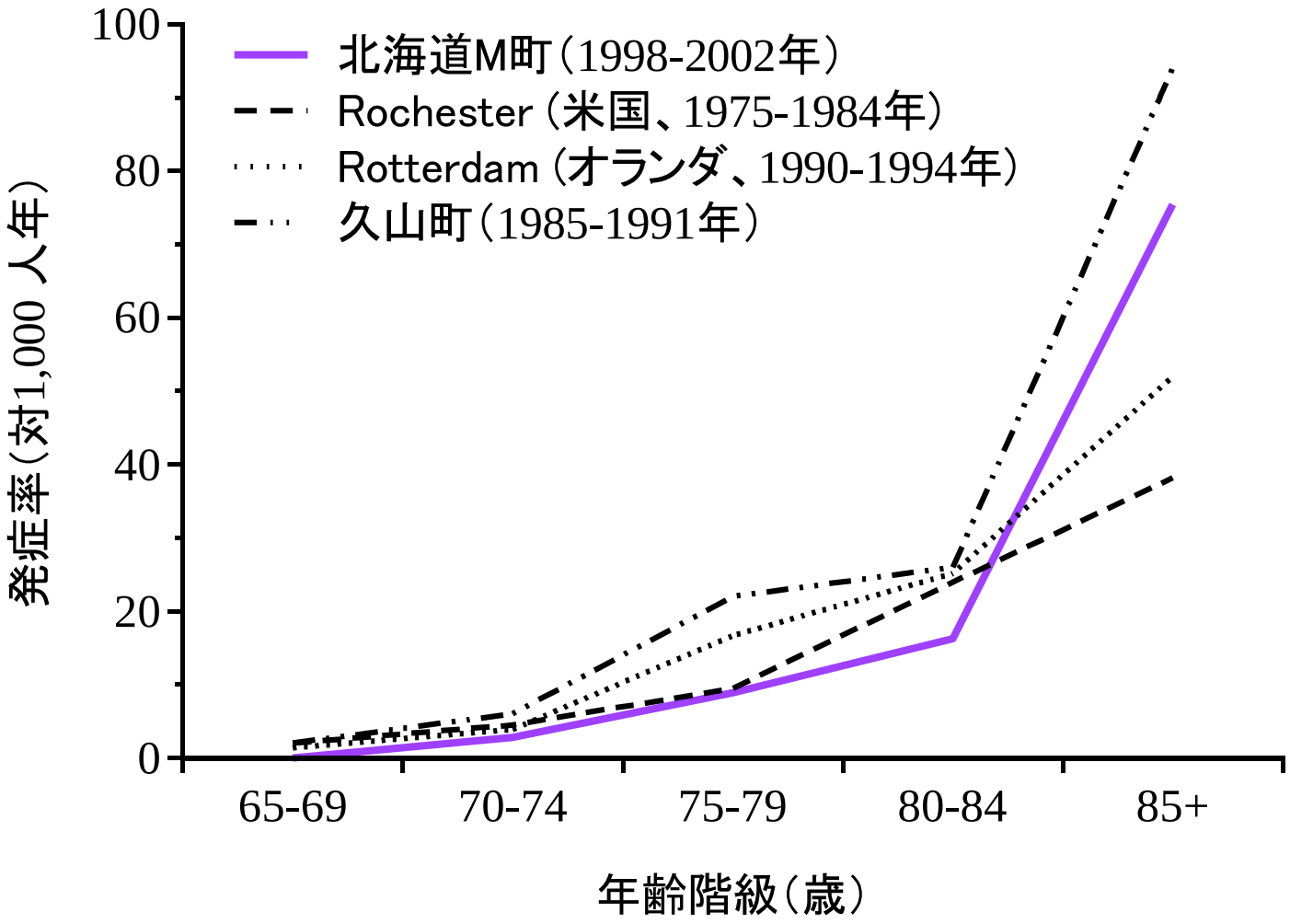
第1-12図　高齢者の状態別交通事故死者数の推移



注　1　警察庁資料による。ただし，「その他」は省略している。
　　2　（　）内は，高齢者の状態別死者数の構成率（%）である。

出典：平成22年交通安全白書、内閣府

認知症発症率



（Arai et al., Care Manag J, 2004）

認知症の自動車運転への影響

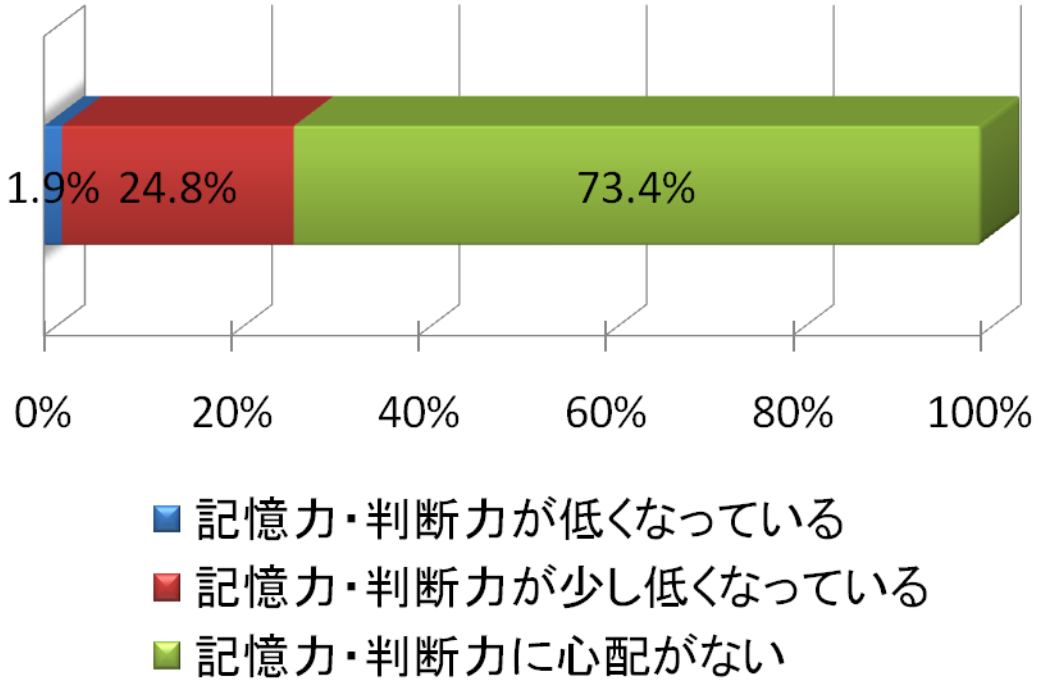
- 認知症の症状が運転を困難に
  - 記憶障害（出来事の記憶やものの意味に関する記憶）
  - 視空間認知障害　など
    → 行き先忘れ、慣れた道で迷う、
    駐車や幅寄せの失敗、車間距離が短くなる

- 病状の進行によって、自動車運転の中止が不可避
  - ➢中止すべきタイミングはいつが適当か？
  - ➢中止は簡単にできるものなのか？

認知症の疑いのある運転者
75歳以上対象の講習予備検査から

- 制度開始1年の状況
  - 受検者数：延べ762,773人（2009年6月～2010年5月）

    →「記憶力・判断力が低くなっている」：14,189人



資料：平成19年改正道路交通法施行後1年の結果について（平成21年6月施行分）、警察庁

現代社会と高齢者～自動車運転を考える～
持続可能な発展に向けて

「自動車運転」の代替を備えたフレキシブルな地域社会と生活スタイル

地域社会（行政）

- 自動車以外の移動手段
- 自動車以外の生きがいづくり・社会参加支援

住民

- 自動車のない生活スタイルも視野に
- 活用できる地域の交通機関・サービスの把握

研究教育機関・企業

- 将来の変化を予測
- 行政/住民と協力した研究・開発
- 研究結果に基づく提案