

●論壇

道路交通と年齢

Age as a traffic factor

鈴村 昭弘*

Akihiro SUZUMURA

交通問題が、にわかには人の生活環境に入りこみ、多くの問題を生じながらも20年の歳月が経過した。いまや戦争、公害といわれながらも完全に生活のなかに溶けこみ、今さらこれを切離しては、社会は成り立ち得ない状態にある。

この間、国を挙げて交通問題への対策が論議され、完全な解決を見ないまま、一種のあきらめに似た安定性をもって現在に至っている。あたかも多くの人の壮年期の状態と、いろいろな面で共通性があるように感ずる。

ここに現代の交通年齢を持ち出した理由は、つきには老年期がくる、老化現象の生ずる前に、真に安定した活力ある交通を如何に維持するかを真剣に考えなければならない、現在がその時点であると考えたからである。

現代の壮年期交通社会に新たな子供である若年者ドライバーが育ってきた。いわゆる暴走族は、決して一部の特異なドライバーではなく、若年者ドライバーの特性を端的に表現しているものであると思う。

こうした若年者ドライバーの増加とともに、かつてわが国が経験したことのない大量の壮年期ドライバーの老齢化がきつつある。

かように交通社会とドライバーの年齢的变化、地球の自転と公転とも似た流動的な組み合わせは、わが国では初めて直面する局面であり、交通安全の上に大きなうねりのような問題をよせるのではないかと思われる。それは経済の高度成長という波に乗ってなんら予備知識のないままに車を与えられた大量の若者（現在の壮年者）のみを対象にして、安全の問題を考えてきたことによると考える。

人の健康も、老化現象の生ずる前に予防が重要であり、たとえ自然現象としての老化は防ぎ得ないとしてもそれを十分管理し、生体管理をあやまりなくすれば、その社会活動性は衰えることなく維持することが可能と思うし、後継者の育成にも重要な意義をもつものとする。

したがって、交通問題における年齢的要因は重大な問題を多くかかえている。その一例として、現在すでにパイロットの老齢化が問題となりつつある。

経験の点では若者にまさるとはいえ、老齢者の肉体的適性は次第に低下する。事実老齢者の事故原因は、若年者のそれと異なり、視覚適性の低下と判断される例が多い。具体的な数値をあげれば、静止視力（および動体視力）が30才台で1.2(1.0)のものが、40才台では1.1(0.85)、50才台では0.9(0.55)、60才台では0.85(0.4)と低下する。

この原因は、40歳頃より急速に進む水晶体の硬化・着色による光の透過率の低下と調節機能の劣化による。また、白内障といわれる水晶体の混濁も40才では5%の人に見られるものが、70才では60%となる。この結果は視力のみでなく、夜間視力、防眩力、興行知覚、および視反応時間などを低下させ、判断行動力の低下となる。

これは単に適性の一例であるが、これのみにとどまるものではなく、人と社会の総合的の老齢化を念頭において、車両、道路、交通システムまで考えなければならない。

* 愛知医科大学教授（眼科学）