

報告テーマ①[2020]

アジア地域における健康起因事故防止のための普及啓発活動の展開

プロジェクトリーダー 谷川 武

(1) 研究目的と概要

健康起因事故とは、国土交通省の自動車事故報告規則第 2 条において「運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった者」と定義されている。近年、我が国では交通事故の発生件数、負傷者、死者数は減少傾向にあるが、一方で、健康起因事故の報告件数は増加傾向にある。この背景として、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映して報告件数が増加しているということもあるが、一方で、日本社会全体の高齢化が進む中、職業運転者の高齢化も進んでおり、健康起因事故のリスクとなる生活習慣病等を有する者の割合が高くなっているということもその要因として考えられる。国土交通省の発表では、平成 24 年から平成 28 年の間、健康起因事故を起こした運転者のうち、脳血管疾患が 16%、心臓疾患が 14%を占めている。またこのうち、死亡した運転者の疾病別内訳は、心臓疾患が 50%、脳疾患が 15%と報告されている。このような中、国土交通省は平成 30 年に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を作成する等、健康起因事故防止・削減に向けた取り組みを始めている。

しかしながら、脳血管疾患や心臓疾患の他にも、消化器系疾患、呼吸器疾患、薬の副作用等の様々な疾患等が健康起因事故の原因となることが報告されている。さらに、これまでの健康起因事故の原因に関する報告には、運転者が自身の疾患に気づかずに起こした健康起因事故は含まれていない。すなわち、脳血管疾患や心臓疾患は健康起因事故の原因の氷山の一角であり（図 1）、超高齢社会で職業運転者の高齢化が進む中、様々な生活習慣病が健康起因事故の原因となり得る可能性が考えられ、無自覚な疾患も含めた健康起因事故への網羅的な対策が必要であると考えられる。

(2) 質疑応答

Q. 事業用、自家用の運転を比較して結果に違いがあれば教えてほしい。

A. 事業用の方が人を乗せたりするということもあり、事故の重大性ということでは影響が大きいと言える。事業用は運転距離が長いということはあるが、実際に走行距離と事故の影響についてはデータが取得できていない。事業用ドライバの場合、眠気などの症状を自ら対処する能力があることも事実。ただし、統計的なデータは取れていない。

Q. 健康起因事故の増加の背景は？

A. 健康起因事故という観点でデータを取得し始めたこと、ドライバーの高齢化の 2 点が考えられる。

A. 健康起因事故の増加の背景は？

Q. 健康起因事故という観点でデータを取得し始めたこと、ドライバーの高齢化の 2 点が考えられる。

Q. 症状を自覚はしているが、症状が出ていない場合に治療をどう促すかについて教えてほしい。

A. 症状が出ていなくても、治療を行うべきだという啓発、健康教育を進めることが重要であると思われる。

Q. 緑内障の患者は視野が回復できないと言われているが運転する場合にはどのようにすればよいのか。

A. スピードを出さないこと、例えば視野の上部が欠損しているならば信号をより意識して確認するようにするなど、視線を動かすことを意識した運転をするよう心掛けることが必要である。

(3) 出席者の感想など(一部抜粋)

- ・睡眠障害の危険が大きいことわかり、注意喚起必要だ思った。
- ・ASEAN や国外での認識造りに期待します。
- ・健康と交通事故の関係はもっと社会に認知されるべき問題だと思います。
- ・今後、日本では事業用・自家用を問わずドライバーの高齢化がさらに進むと思います。緑内障は健康診断の眼圧検査で予兆が分かりますので、健康診断受診のメリットの一つに挙げるとよいと思いました。

※本資料は発表者本人の事前確認を行っております。また、質疑応答および出席者の感想は基本的に原文のままとしてあります。