

高次脳機能障害者の自動車運転能力評価での実車公道走行評価時に際する
事故時の刑事責任及び民事責任の所在説明に関する提言

NPO法人日本身体障運転者支援機構
理事長 佐藤 正樹

表題の件について、NPO法人日本身体障運転者支援機構は各医療機関、研究機関に対して以下の通りの提言を行います。

記

1、提言の背景

脳血管障害や脳外傷に伴う高次脳機能障害者の自立支援、社会参加支援は、わが国の福祉政策の重点課題であり、中でも受傷後の自動車運転再開支援は、公共交通機関の乏しい地方都市のみならず、都市部においても核家族化や老老介護等の社会問題とあいまって、必要とされている支援のひとつです。その反面、認知機能障害のほか、病気や障害と自動車運転が起因する交通事故の社会問題化や、それに伴う道路交通法の改正などによって、医療機関は、よりきめの細かい、また正確な支援を求められています。高次脳機能障害者の自動車運転再開支援の目的は、自動車の運転を実現することによる自立生活や社会参加の推進であり、これの実現のために、当事者の高次脳機能障害の状態を正確に把握した上で本人の運転適性を医学的に評価し、公安委員会に助言することが医療機関の役割です。しかし、高次脳機能障害と自動車運転能力については、医学的に未解明な部分が多く、多くの医療機関が評価することに難渋している現状があります。その反面、一部の医療機関の積極的な取り組みによって、机上の認知機能検査のほか、ドライビングシミュレータを活用するなど、困難を伴いながらも様々な取り組みによって進展をみせていることも事実です。特に、先進的な活動を行っている医療機関においては、地元の自動車教習所との連携を図り、より、正確で、患者に寄り添った支援、運転能力評価に取り組んでいるところもあり、これらの活動を広く医療の現場に導入してゆこうとする動きも始まっています。

このような自動車教習所と医療機関の連携は、実車を使うことで正確な評価につながり、さらに教習指導員からの適切なアドバイスを受けることができるなど、その意義は大変大きく、今後、各地で連携が広がることを私たちは望んでいます。

2、課題

教習所での実車評価は主に、教習所内でのコース走行と一般公道を使用した路上評価の2種類に分類され、コース走行のみを行い評価する医療機関と、一般公道を使用した路上評

価をあわせて行うことで評価する医療機関に分かれています。

路上評価を行うことによって、より、実際の運転場面における、認知機能と運転操作を評価することができます。しかし、その反面で一般公道での実車評価は、交通事故の発生の可能性などの危険性も指摘されています。運転能力の評価のために、一般公道を使用した評価を行うことが妥当であるかどうか、法的な解釈についても疑問視する意見があることも事実です。

自動車教習所で現在行っている一般公道での実車評価は、いわゆる「ペーパードライバー教習」という教習の枠組みで行われていることが多く、すでに免許を所有しているドライバーが対象となる教習メニューです。従って、一般公道を使用した実車評価において、交通事故の刑事責任や民事責任は、当該ドライバーが負うことになると考えられ、運転能力の評価目的であるドライバーにとって、その法的責任は重く、負いきれない可能性すらあります。

3、提言

教習所での実車路上評価を行うにあたっては、自動車教習所、当該ドライバー、医療機関の3者間において、事故時の責任の所在について十分な検討と意思疎通が不可欠であり、特に患者＝ドライバーに対して、交通事故発生時の責任がドライバーにあることを、事前に周知し、誓約書を交わすなどの措置を取ることを提言します。

4、理由

多くの患者は、実車による評価は、医療行為の一部と捉えている可能性は高く（医療従事者が同行していればなおさら）、おおよそ、医療行為中の事故は医療機関が責任を負うべきと考えるのは、患者意識を考えればある意味当然です。

事故による刑事責任や民事責任もさることながら、交通事故が発生することによって、患者＝ドライバーの人生が大きく変わってしまう可能性があることも、本人に対して十分説明する必要があるのではないのでしょうか。

「支援する」ということは、結果として当事者の手助けになる可能性があることと同時に、逆方向へと転落させてしまうこともあり得るのだと、改めて認識することが教習所との連携を行っている医療機関、これから連携を行おうとする医療機関に求められているのではないのでしょうか。

なお、再確認させていただきますが、日本障運動者支援機構は、教習所との連携による運転能力評価を全面的に支持しており、全ての運転希望の高次脳機能障害者がこのような支援を受けることができるようになることを希望しています。

以上