

## 高齡ドライバーの事故防止策をめぐって

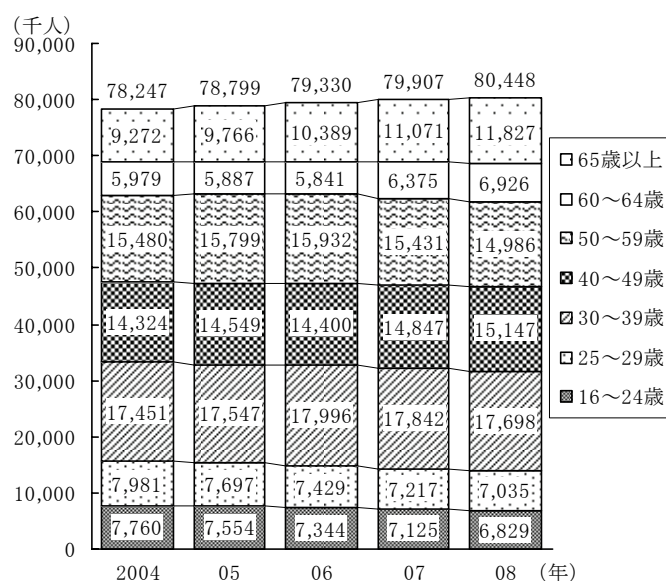
水野 映子

## ＜高齡ドライバーによる交通事故が社会問題に＞

高齡化が進み、クルマを運転する高齡者はいまや珍しくなくなった。図表1で運転免許保有者数の推移を年代別にみると、若い世代では横ばいか減少傾向にあるのに対し、65歳以上では増え続けている。2008年における65歳以上の運転免許保有者数は約1,183万人であり、全体の14.7%をも占めている。

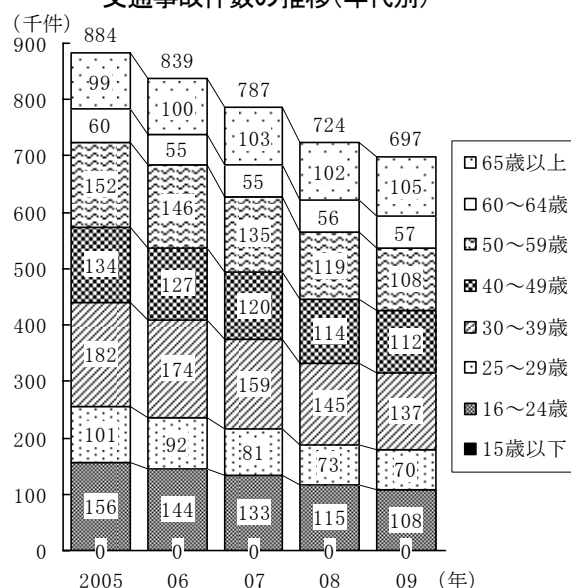
高齡ドライバーが多くなったことにもない、その交通事故も社会問題化している。図表2には、原付以上運転者が第1当事者（最初に交通事故に関与した車両等の運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者）であった交通事故件数の推移を年代別に示す。これをみると、交通事故の件数は全体的には年々減っているが、65歳以上の人では増える傾向にある。

図表1 運転免許保有者数の推移(年代別)



資料:警察庁『運転免許統計』2005年～2009年の各年

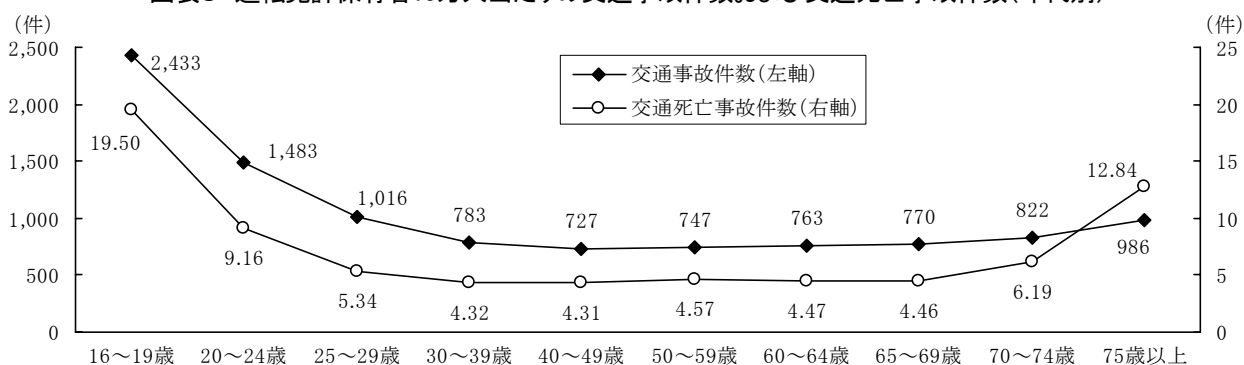
図表2 原付以上運転者(第1当事者)による交通事故件数の推移(年代別)



資料:警察庁『平成21年中の交通事故の発生状況』2010年2月

次に、2009年における運転免許保有者10万人当たりの交通事故件数、および交通死亡事故（事故発生から24時間以内の死亡者があった交通事故）の件数を図表3に示す。交通事故件数は多い順に16～19歳（2,433件）、20～24歳（1,483件）、25～29歳（1,016件）と若い世代が続いているが、その次は75歳以上（986件）、70～74歳（822件）となっている。また、交通死亡事故件数も最も多いのは16～19歳（19.50件）であるが、それに次ぐのは75歳以上（12.84件）である。高齡ドライバーが交通（死亡）事故を起こす確率は、若者ほどではないにしても決して低くはないといえる。

図表3 運転免許保有者10万人当たりの交通事故件数および交通死亡事故件数(年代別)



資料:交通事故件数のデータは、図表2と同じ

交通死亡事故件数のデータは、警察庁『平成21年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取り締まり状況について』2010年1月

### <交通事故防止への取り組み—運転免許返納の推進も>

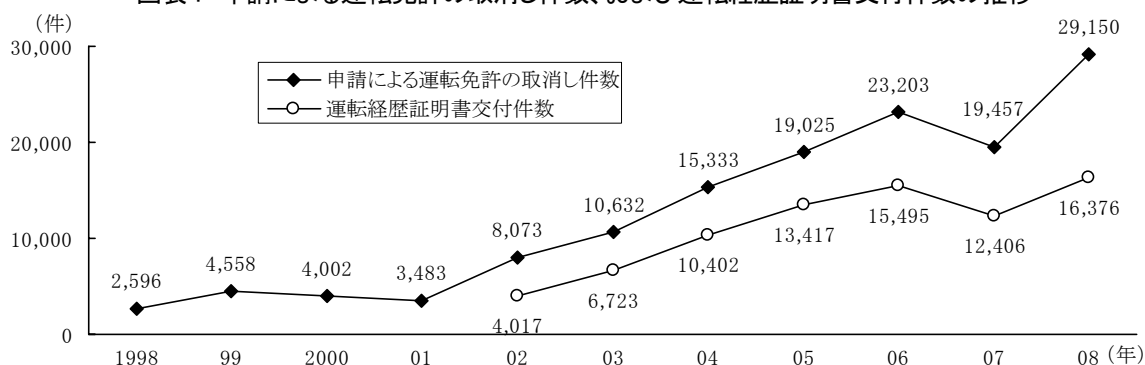
高齢ドライバーによる交通事故を防ぐための一方策として以前から実施されていたのは、高齢者講習である。70歳以上の方が免許を更新する際は、高齢者講習を受ける必要がある。高齢者講習では、高齢者の運転特性についての講義や、安全運転についての指導、危険回避等の実車訓練などが行われる。

さらに2009年6月から、75歳以上の方は高齢者講習の前に講習予備調査（認知機能検査）を受けることが義務付けられた。講習予備調査では、記憶力や判断力を測定する検査が実施される。この調査の主な狙いは、認知症のドライバーの交通事故を防止することにある。

また近年では、高齢者自らの申請による運転免許の取消し、いわゆる返納を推進する動きも活発になっている。運転免許を返納した人が「運転経歴証明書」の交付を申請できる制度は、2002年に始まった。そのほか、都道府県や市区町村によっては、返納者に対する特典も設けられている。例えば東京都では、「高齢者運転免許自主返納サポート協議会」に加盟する企業・団体や美術館・動物園等で運転経歴証明書を見せると、飲食代・入館料など各種サービスや商品の割引、記念品の贈呈、百貨店での無料配送などさまざまな特典が受けられる。

こうした制度的な後押しの影響もあってか、申請による運転免許の取消し件数、および運転経歴証明書の交付件数はいずれも増加傾向にあり、2008年では過去最多となっている（図表4）。

図表4 申請による運転免許の取消し件数、および運転経歴証明書交付件数の推移



注：申請による運転免許の取消しは1998年4月から、運転経歴証明書の交付は2002年6月から実施

資料:警察庁『運転免許統計 平成20年版』2009年6月

<クルマに代わる移動手段や生きがいがづくりの継続的支援も重要>

交通事故の防止は必須の課題であり、心身の機能が低下して運転に適さなくなった高齢者に対しては、運転免許の返納を促すことも必要であろう。一方で、運転できなくなることによって外出が困難になる高齢者がいることも見逃せない。特に、公共交通機関が発達していない地域では深刻である。

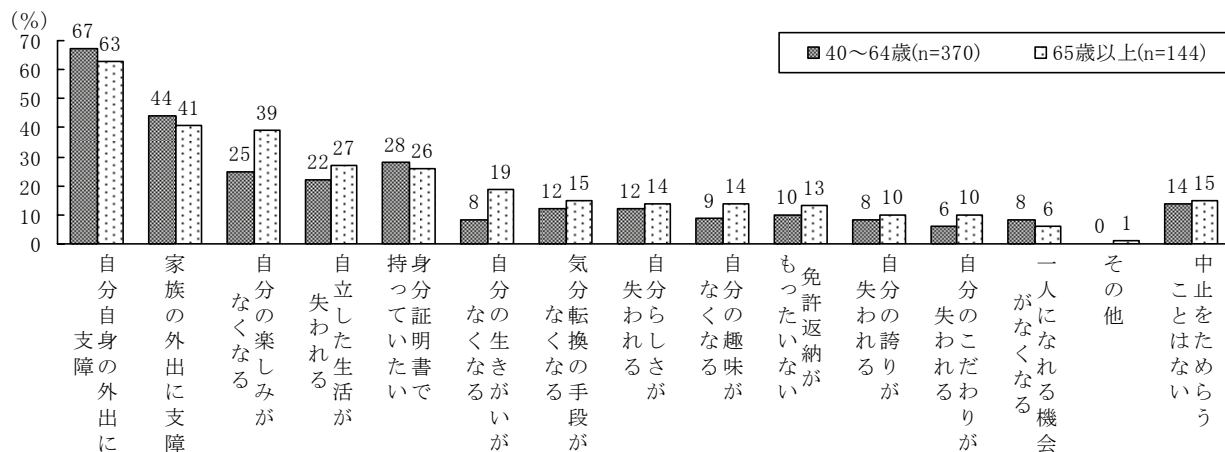
図表5は、ふだんクルマを運転している40歳以上の人を対象に、運転中止をためらうとすればどのような理由によるものだと思うか、と質問した結果である。これを見ると、40～64歳、65歳以上のいずれの人においても、「自分自身の外出に支障」「家族の外出に支障」の2項目が上位を占めている。この結果は、多くの人が運転免許を返納すると自身やその家族の「足」を失うことを裏付けている。

また、クルマの運転には移動手段以外の意味もある。運転中止をためらう理由として「楽しみがなくなる」をあげた人は65歳以上では39%であり、3番目に多かった。加えて、40～64歳の人に比べると65歳以上の人では「自分の生きがいがなくなる」など精神面での理由をあげる割合も高い。高齢ドライバーにとって運転することは、楽しみや生きがいでもあることがわかる。

クルマの運転が困難になった高齢者に対しては、単に運転免許の返納を勧めるだけでなく、クルマに代わる移動手段、そして楽しみや生きがいの確保を支援することも重要といえる。前述の運転免許返納者に対して与えられる特典として、バス・タクシーの運賃の割引や、娯楽・文化施設、ホテル、温泉などの利用料の割引や入場券の配布などを実施している自治体もある。こうした取り組みは、運転をやめた高齢者が移動手段や楽しみを得る一助となるだろう。

ただしこうした特典は、期間限定、あるいは1回きりの場合もある。また、交通費の負担が軽減される特典があっても、そもそも利用できる公共交通機関が十分でない地域もある。免許返納者への特典は、運転をやめるきっかけにはなっても、新たな移動手段や生きがいの提供とまではなっていない可能性がある。免許返納者に対する制度のあり方を含め、運転できなくなった高齢者の生活をどのように継続的に支援していくか、今後も議論が必要である。

図表5 運転中止をためらう理由<複数回答>



注：調査時期は2007年10月、調査対象者は40歳以上の一般生活者。この質問には、有効回答者1,010名のうち、ふだん運転する者が回答。  
 資料：新井明日奈「認知症高齢者の運転中止を妨げる要因に関する検討」、荒井由美子ほか『認知症高齢者の自動車運転に対する社会支援のあり方に関する検討 厚生労働省科学研究費補助金 長寿科学総合研究事業 平成20年度 総括・分担研究報告書』2009年3月、p.34-45