

## 高齢者の自動車事故と免許返納を考える②

— 高齢者の足として期待される自動運転技術 —

主席研究員 宮木 由貴子

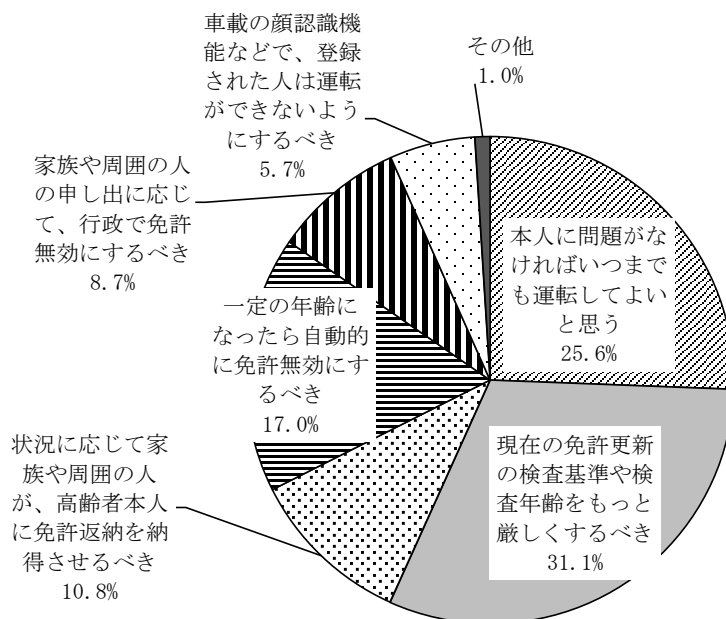
### <高齢者の運転免許のあり方についての意識>

筆者は、経済産業省・国土交通省の「平成29年度高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業（自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究）における有識者委員会」委員活動の一環として、全国の20-60代の男女3,000名を対象に「自動車・自動運転に関する意識調査」（2018年2月調査）を行った。以下では、「高齢者の自動車事故と免許返納を考える①」に引き続き、このデータを用いて本件について考察する。

「高齢者の自動車事故と免許返納を考える①」において、「あなたの身近に、近いうちに運転免許を返納したほうがよい・今後の自動車の運転を止めたほうがよいと思われる人はいますか。それはどなたですか」と複数回答で尋ねたところ、全体の4人に1人にあたる25.0%が誰かしらをあげたと述べた。

これに続いて、「今後の高齢者の運転免許のあり方についてどのように思いますか」と尋ねたところ、「現在の免許更新の検査基準や検査年齢をもっと厳しくするべき」との回答が最も多く、31.1%を占めた（図表1）。「本人に問題がなければいつまでも運転してよいと思う」と考えている人は25.6%と、4人に1人程度である。

図表1 今後の高齢者の運転免許のあり方についての考え



一方、「一定の年齢になったら自動的に免許無効にするべき」(17.0%)、「家族や周囲の人の申し出に応じて、行政で免許無効にするべき」(8.7%)、「車載の顔認識機能などで、登録された人は運転ができないようにするべき」(5.7%)をあわせた31.4%の人が、半ば強制的に運転をやめさせる措置を求めている。この背景には、高齢ドライバーが起こす重大な交通事故がクローズアップされることが増え、社会的な関心が高まったことがあると推察される。

### <地域で異なる「事情」>

自由回答の結果をみると、「都会では積極的に免許の返納を進めればよいと思うが、過疎地域に関しては車の利用を制限することは難しいと思うので、自動運転でのコミュニティバス等の運行など様々な移動手段の確保を一体で進めていくべきだと思う(40代男性)」「わが地域の高齢者は、車に乗りたくて運転しているわけではない。外出や通院などの移動に困っているのが不安ながらやむなく運転しているわけで、もう少し行政がフォローすべき(60代男性)」「運転は大嫌いですが、地方在住のため仕方なく運転しています(50代女性)」といった、地域の特性として自動車使用の必然性を指摘する声が散見された。

実際に、「日常生活を送る上で車が不可欠である」とした人について都市規模とのクロス集計をとると、「東京都区部、政令指定都市」で27.5%、「人口30万人以上」の地域で52.1%が「車が不可欠」としている(図表2)。都市規模が小さくなるほど「日常生活を送る上で車が不可欠である」とする人は多い傾向にあるが、「東京都区部、政令指定都市」でも3割近くが生活において車に依存する割合が高く、単に都市規模だけでは地域の状況を把握できないことが確認された。代替交通手段や日常生活の維持の方法について考えるにあたっては、当該地域にどのような人たちが居住し、何を営み、どのような移動手段があって何に課題を抱えているのかといったところを把握した上で、その地域に応じた課題解決策を考えていく必要があるようだ。

図表2 都市規模別にみた地域特性(「日常生活を送る上で車が不可欠である」かどうか)

		日常生活を送る上で 車が不可欠である	
		あてはまる	あてはまらない
都市規模	東京都区部、政令指定都市	27.5%	72.5%
	人口30万人以上	52.1%	47.9%
	人口10-30万人	63.0%	37.0%
	人口10万人未満	78.0%	22.0%
	町、村	76.0%	24.0%
合計		53.9%	46.1%

### ＜高齢者のモビリティ確保において期待される自動運転技術＞

今後ますます増加する高齢ドライバーに対しては、「テクノロジー」「周囲の目」「本人の自覚」の3方向から対応していく必要があるだろう。

#### ① テクノロジー

まずは「テクノロジー」だが、政府は高齢ドライバーの交通事故防止対策の一環として、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した車（安全運転サポート車）にセーフティ・サポートカーS（サポカーS）」の愛称をつけ、衝突被害軽減ブレーキを搭載した車「セーフティ・サポートカー（サポカー）」とともに、官民連携で普及啓発に取り組んでいる。こうした技術により、これまでより格段に安全性が向上することが期待されている。また、自家用車での移動から、コミュニティの移動手段に円滑に移行できるよう、フレキシブルな移動手段として、自動運転技術を用いたサービスカーの考案・開発も進められている。さらに、行政においてはこれらの技術の具体化・実用化に向け、改正等が必要な関連法規の整理を進めており、ルール面での利用環境整備も整いつつある。

#### ② 周囲の目

しかし、テクノロジーだけで高齢ドライバーの課題は完全に解決できない。そこで重要となるのは、「周囲の目」である。調査結果にあるように「免許返納はしたくないと思うが、仕方なく応じると思う」とする人も少なくなく、家族や地域を含む周囲の目がモニターとなり、運転に支障を来たし始めた高齢ドライバーへの「気づき」を促すことも、重要な交通安全維持機能になると考えられる。

#### ③ 本人の自覚

さらに、「本人の自覚」も重要である。「運転免許を返納したほうがよい・今後の自動車の運転を止めたほうがよい人」として、「最も心配な人」に「自分自身」をあげた人のうち、7割近くが「自発的に免許返納すると思う」と回答していた。運転に認知機能上の問題がないうちから高齢期の運転環境やモビリティ環境（移動環境）について考え、自分の運転技術に不安が生じたら早めに対応し、生活し続けられる方法を模索することが重要であるといえる。事故が起きてからでは遅いのだ。問題は、より高齢となる時期までその気持ちを持ち続けることができるか、さらに、どのように運転のやめ時のタイミングを見極め、実際に免許返納等の行動に移せるかである。「自分だけは大丈夫と思っている高齢者が多すぎる（50代男性）」「本人は危険な場面を作った事すら気づいていない様子なので、その分、説得も難しい（30代女性）」といった意見も多々見られており、実際にこの問題を自分ごととして捉えるにあたっては、「無自覚」というハードルがあるといえる。

外出の機会を失った高齢者が、急速に衰えるケースも指摘されており、高齢者のモビリティ環境とQOL（生活の質）は密接に関係していると考えられる。ますます高齢者が増加する中、利便性向上と安全性維持の両立は喫緊の課題である。自動車に人間の認知や行動を代替する高度な技術を搭載することで高齢者の「運転寿命」をより延ばしつつ、たとえ運転寿命が尽きても何らかの移動手段が確保されている社会の実現が求められる。高齢ドライバーが子どもを巻き込むような痛ましい自動車事故をなくすためにも、「テクノロジー」「周囲の目」「本人の自覚」の3側面から「人生100年時代」のモビリティ環境について考えていく必要がある。

（ライフデザイン研究部 みやき ゆきこ）