

高齢者の自動車事故と免許返納を考える

～4人に1人が「運転を止めたほうがよいと思う人がいる」実態から～

ライフデザイン研究部 主席研究員 宮木 由貴子(みやき ゆきこ)



自動車事故に占める高齢者の割合

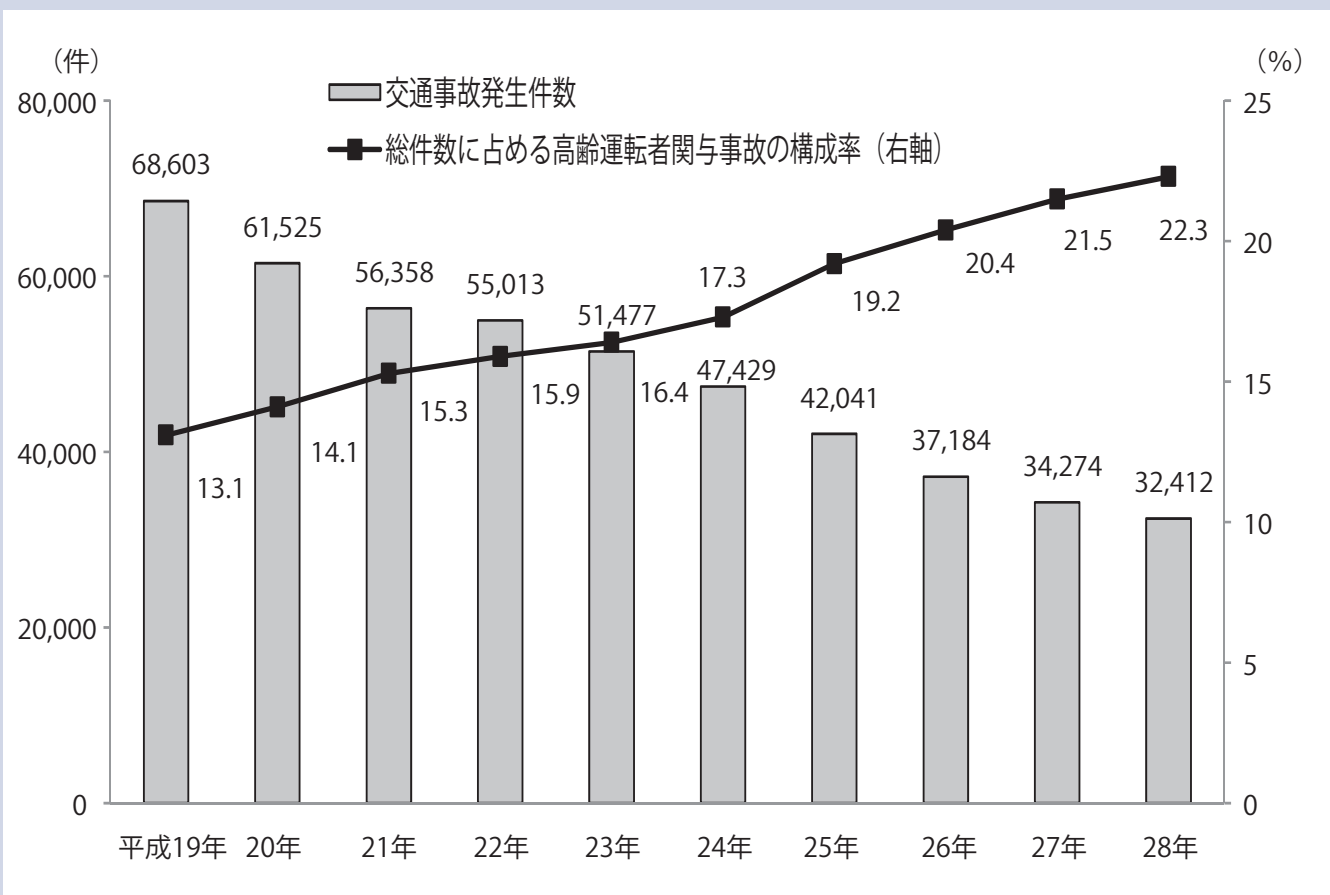
今日、自動車技術の進歩や交通環境の整備等により、交通事故発生件数は減少傾向にある。しかし、こうした中、総件数に占める高齢ドライバー関与事故の構成率は年々高くなっている(資料1)。これは、高齢化の進展に伴い、高齢ドライバー自体が増加したことに起因する。

2017年3月に改正道路交通法が施行され、75歳以上の高齢ドライバーの認知機能検査が強化され、免許返納者が増加している。認知機能検査において認知症の恐れありとされる「第1分類」と判定された人は、昨年3月から12月までの9ヶ月間で検査を受けた人のうち2.7%とされ

るが、実数ベースでみると4万6,911人にのぼり、認知症の恐れのある高齢者の多さが改めて浮き彫りになっている。認知機能低下の恐れがないと分類された人も、加齢により次回以降の検査で認知症の可能性を指摘される可能性は十分にあると考えられる。車がないと生活できないという人も少なくない上に、高齢になって足腰が弱ってきたからこそ車に依存する側面もあり、今後の高齢者ドライバーに対してどのように対処するかは社会的課題となっている。

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

資料1 自動車事故に占める高齢者の割合(東京都)



(注) 高齢運転者とは、原付以上(特殊車を含む)を運転している65歳以上の人
(資料) 警視庁交通総務課統計より作成



研究)における有識者委員会」委員として活動しており、その一環として「自動車・自動運転に関する意識調査」を行った。調査概要は資料2のとおりである。

このうち、本稿では高齢ドライバーに関する結果について考察する。

資料2 調査概要

- 調査名：自動車・自動運転に関する意識調査
- 調査実施：(株) 第一生命経済研究所
- 調査対象：全国の20-60代の男女3,000名
- 調査時期：2018年2月15-17日
- 調査方法インターネット調査
(クロス・マーケティング)

4人に1人が「運転を止めたほうがよいと思う人がある」

「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25.0%にあたる749人が誰かしらを

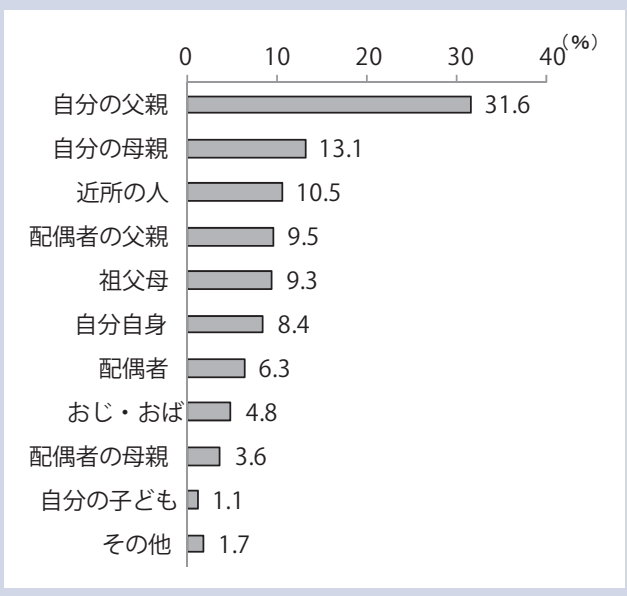
あげた。「いる」人が対象者としてあげた人のうち、最も多かったのは「自分の父親」で、31.6%を占めた(資料3)。以下、「自分の母親」(13.1%)、「近所の人」(10.5%)と続いている。

年代別にみると、20代では「祖父母」が多くあげられたのに対し、30~50代では「自分の父親」をあげた人が多かった。60代だと、「自分自身」をあげる人が多く、これに僅差で「近所の人」が続く。

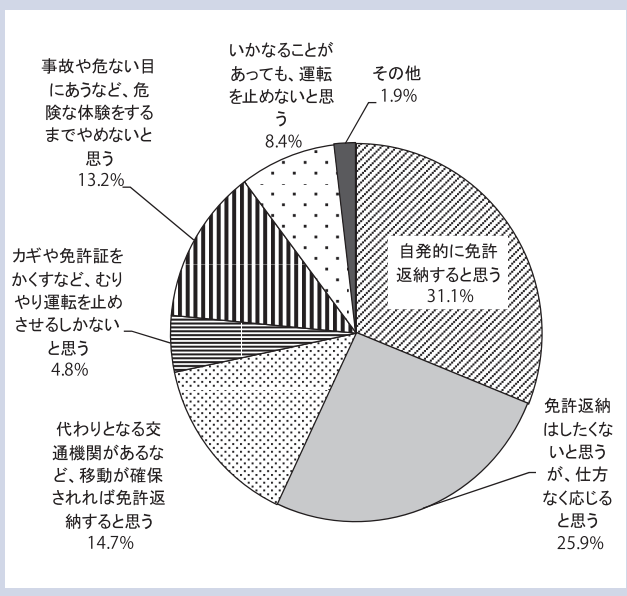
複数の対象者をあげた人に対しては、最も心配な人を尋ねた上で、「その方は将来的に運転免許返納や運転することをやめるとお考えですか」と尋ねた。その結果、最も多かったのは「自発的に免許返納すると思う」となったが、その割合は31.1%にとどまった(資料4)。ちなみに「最も心配な人」に「自分自身」をあげた人の7割近くは「自発的に免許返納すると思う」と回答していた。

また、「免許返納はしたくないと思うが、仕方なく応じると思う」とする人が25.9%となっており、全体の6割については円滑な免許返納が期待できそうな一方で、「カギや

資料3 「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」の対象者



資料4 「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」の今後





免許証をかくすなど、むりやり運転を止めさせるしかないと思う(4.8%)、「事故や危ない目にあうなど、危険な体験をするまでやめないとと思う(13.2%)、「いかなることがあっても、運転を止めないとと思う(8.4%)とする人の合計は26.4%に及び、4人に1人が容易に運転を止めない姿勢をみせると考えられている。

高齢者の運転免許のあり方についての意識

さらに、「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(資料5)。「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。

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

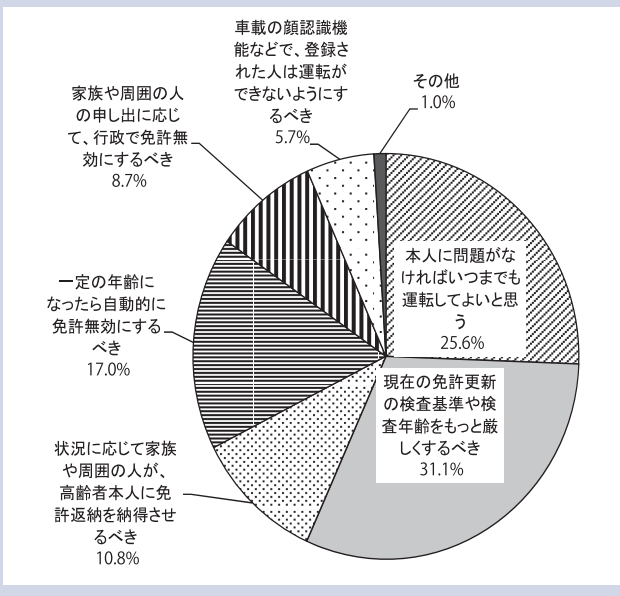
やめさせる措置を求めている。この背景には、高齢ドライバーが起こす重大な交通事故が報道されることが増え、社会的な関心が高まったことがあると推察される。

地域で異なる「事情」

これについて自由回答の結果からは、「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、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、地域性による自動車使用の必然性を指摘する声が散見された。

実際に、地域特性として「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

資料5 「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」の対象者



資料6 「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」の対象者

	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
東京都区部、政令指定都市	27.5%	72.5%
都市規模	人口30万人以上	47.9%
	人口10-30万人	37.0%
	人口10万人未満	22.0%
町、村	76.0%	24.0%
合計	53.9%	46.1%



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(資料6)。単に都市規模だけでは地域の状況を把握できず、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。

これからの運転環境を考える

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。

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。

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い。したがって、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。

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だろう。万一事故が起きてから対応するのでは遅いのだ。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。