

## トピックス

# 「高齢運転者と交通事故」

高齢化の進行に伴い、日常的に自動車の運転をする高齢者が増えています。より活動的な生活を送るために自動車の利用は必要ですが、同時に高齢運転者による交通事故の増加が問題となっています。本 SENSOR では、高齢運転者を取り巻く状況と高齢運転者をお守りする対策例について紹介します。

## 1. 高齢運転者の実態

2015年4月1日現在、日本の高齢化率は26.4%と過去最高水準となっており、この割合は2035年には3人に1人が高齢者となる33.4%、2061年には40%に達すると見込まれています。現在、65歳以上の運転免許保有者は全国に約1600万人いますが、高齢化進行とともに高齢の運転免許保有者数は増加し、特に高齢女性の保有者数が大きく増加すると予想されています（図1）。

全国の交通事故発生件数は過去10年ほど減少を続けていますが、65歳以上の高齢者が事故原因となる事故件数は増加しており、全交通事故の20%前後に達しています。2014年の交通事故死者数4,113人のうち、自動車運転中に事故で死亡した高齢運転者は約600人（約15%）ですが、高齢運転者の占める割合は年々高まっています。自動車運転中の死亡リスクについて20~59歳を1とした場合、60~69歳は1.37、70歳以上では3.08に高まるとの研究結果<sup>1</sup>も発表されています。

(万人)

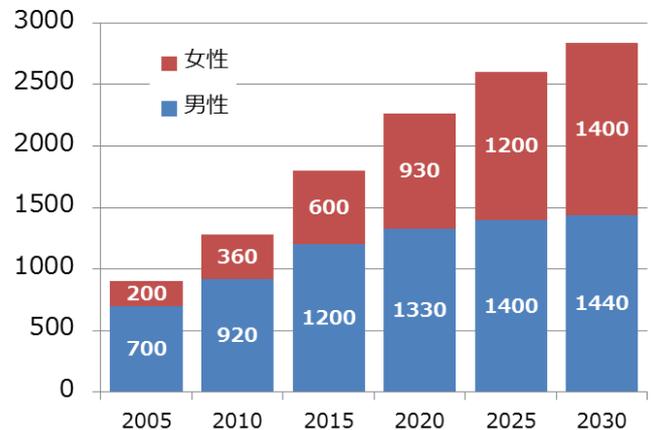


図1 高齢ドライバー数の将来予測

(出典) 日本自動車研究所推計(2010)に基づき東京海上研究所作成

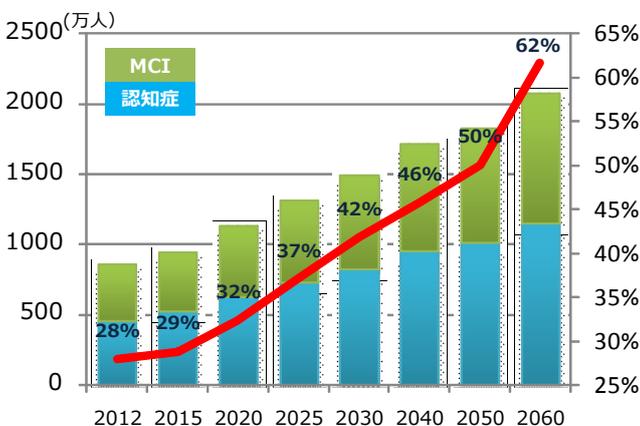


図2 認知症および軽度認知障害 (MCI) の高齢者に占める割合 (右軸) の予測

(出典) 各種資料に基づき東京海上研究所作成

高齢免許保有者のうち約0.8~1%が交通事故を起こすと推計されており、2030年には高齢者が引き起こす交通事故件数は2010年の2倍超（約22万件）となる可能性もあります。高齢者の交通事故件数を押し上げる背景のひとつに「認知症」の増加があります。2012年時点で高齢者の7人に1人にあたる462万人が認知症であるのに加え、認知症予備軍である軽度認知障害 (MCI) が400万人もいます。厚生労働省の予測によると、認知症および MCI の数は増加を続け、2025年には高齢者の3人に1人、2050年には2人に1人が認知症かその予備軍になると予測されています（図2）。

<sup>1</sup> 岡村和子 (2014) 『状態別にみた高齢者の交通事故死亡リスク』月刊交通第45巻第12号

認知機能が低下すると、運転操作を誤る、交通ルールを無視するなどの症状が出やすくなり、それが重大事故につながるケースが増えています（図3）。最近は高速道路逆走や、アクセルとブレーキの踏み間違えといった、高齢者に特徴的な事故が目立つようになってきています。例えば、2011～13年の高速道路逆走事故541件のうち、高齢者によるものが7割を占めており、事故を起こした高齢者の4割は認知症の疑いがあるとみられています。

道路交通法では、認知症と診断された場合、免許を停止・取り消しすると定めていますが、「認知症の恐れあり（第1分類）」と判定されても、過去1年間に違反行為がなければ免許を更新できるため、実際には多くのケースが見逃されてきました。警察庁によると、2013年に検査を受けた約145万人のうち第1分類と判定されたのは約3万5000人いましたが、実際に医師の診断を受けたのは524人だけで、最終的に免許停止・取り消しに至ったのはわずか118人だったということです。第1分類と判定された後も運転を続けた高齢運転者について2013年は少なくとも7件の死亡事故があったとみられています。

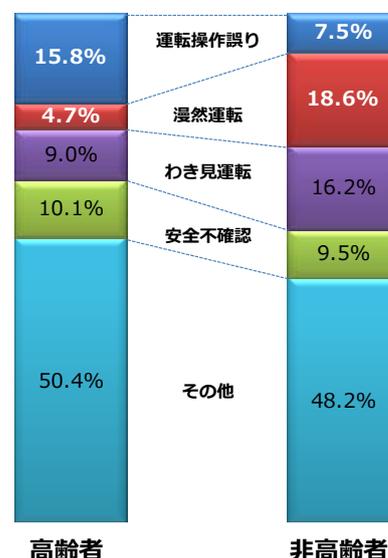


図3 原付以上の車両運転中の高齢者による主な法令違反別死亡事故構成率（2012年）  
（出典）警察庁資料に基づき東京海上研究所作成

## 2. 高齢運転者を交通事故から守る対策例

高齢運転者の交通事故を減らすために安全運転啓発を行うことは重要です。そのほかの対策として、「道路交通法の改正の検討」「運転免許証返納の促進」「運転支援装置の普及」などがあります。

### (1) 道路交通法の改正の検討

危険性が高い認知症ドライバーの見極めを目指し、警察庁では2015年1月に道路交通法の改正試案を公表しました。75歳以上のドライバーが第1分類と判定されれば、医師の診断を義務づけ、認知症と確定すると違反行為がなくても免許が取り消されるように厳格化する方向で検討を進めています。

### (2) 運転免許証返納の促進

高齢者の自己申請による免許返納件数は制度が開始した2002年には7,236件にすぎませんでしたが、2014年には208,414件と、着実に増加しています。返納者の利便性を維持するため、タクシーやバスなど交通機関の割り引きや、購入商品の無料配送といったさまざまな特典を提供している自治体もあります。

### (3) 運転支援装置の普及

2013年に国内生産された乗用車の51.7%に、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全自動車(ASV)技術が導入されています。高齢者に多いペダル踏み間違え事故を防ぐための装置も6.5%の乗用車に搭載され、今後さらに普及するとみられます。こうした技術面の進歩が、高齢運転者の運転技術をサポートすることが期待されます。東京海上研究所の試算によれば、ASV装置が100%普及した場合、交通事故件数は約27%減少すると考えられます。

本来は「運転が困難な高齢者は運転をしなくても生活できる社会」が望ましいのですが、日本の可住面積のうち公共交通機関が全くない地域が約3割存在し、70万人超の高齢者は自動車しか移動手段がないのが現状です。上記のように制度や技術は徐々に整備されつつあり、ゆくゆくは自動運転自動車が普及して、高齢者でも安全に移動できる時代が到来するかもしれません。それまでの間は、高齢者の能力に応じた制度や仕組みを通じた社会的支援が必要ではないでしょうか。身近に高齢運転者がいる場合、暮らしぶりや心身の状況を見守りながら、必要に応じて運転適性をアドバイスすることを心掛けてみてはいかがでしょうか。

以上