

高齢者の運転は危険なのか

企画調整室（調査情報担当室） 星 正彦

《要旨》

2019 年は、高齢ドライバーの交通事故が大きな社会問題になった。しかし、高齢ドライバーの運転は本当に危険なのであろうか。

このことについて検証を行った結果、①高齢ドライバーの運転が他の年齢層に比べて特段に危険だというわけではない、②高齢者というと 65 歳からというイメージがあるが、こと運転に関しては 75 歳以上がメルクマールとなる、③高齢ドライバーに多い事故もあり、そこに対策を集中すべきである、ということが明らかになった。

特に地方に居住する高齢者にとって、車は生活必需品である。高齢ドライバーの事故だけを取り立てて過剰に扱う報道に振り回されることなく、高齢者の特性を踏まえた事故対策を講じていくことが肝要である。

1. はじめに

昨年（令和元（2019）年）は、高齢ドライバー¹の交通事故が大きな社会問題になった²。報道の論調は、高齢者は運転能力が衰えているにもかかわらず、自らの運転能力を過信して免許を返納しないため、深刻な交通事故を引き起こしてしまうことが増えているとするものが多い³。

しかし、高齢ドライバーの運転は本当に危険なのであろうか。本稿において

¹ 本稿において、「高齢者」とはWHOの定義に従い 65 歳以上の人を指すこととし、よって「高齢ドライバー」とは特段の断りのない限り 65 歳以上の者で運転免許を所持し原付以上の車両を運転するものを言う。

² 平成 31（2019）年 4 月、87 歳（当時）の高齢者が運転する自動車が、交差点を横断中の自転車に衝突するなどし、自転車に乗車していた 31 歳及び 3 歳の母子 2 名が死亡したほか、自動車運転中の 1 名、自転車乗車中の 3 名及び付近を歩行中の 4 名が負傷した（東京都豊島区池袋）。また、令和元（2019）年 6 月、81 歳（当時）の高齢者が運転する自動車が、対向車線を逆走するなどした後に交差点付近の建物に衝突し、運転者及び同乗者の 2 名が死亡したほか、自動車 5 台に乗車していた 7 名及び歩道上の歩行者 1 名が負傷した（福岡県福岡市）。このような高齢ドライバーによる交通事故が大きな社会問題となり、毎日のようにメディアで報道された。

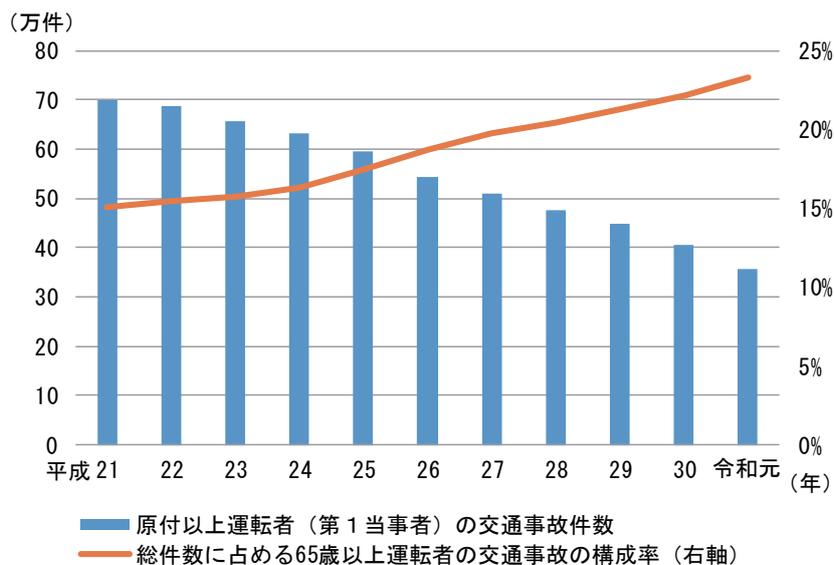
³ 「高齢者の自動車運転 従来以上の制限が必要だ」（毎日新聞 2019. 4. 29 朝刊 社説）など。

若干の検証を試みたい。

2. 高齢者の交通事故の現状

高齢ドライバーの事故について書かれた記事でよく使われているのが図表 1 である⁴。

図表 1 高齢者が関与した交通事故発生状況



注 警察庁交通局「令和元年中の交通事故の発生状況」より作成

確かに、同図表を見ると全年齢層の交通事故件数は減っているにもかかわらず、高齢ドライバーの事故は増えているように見える。

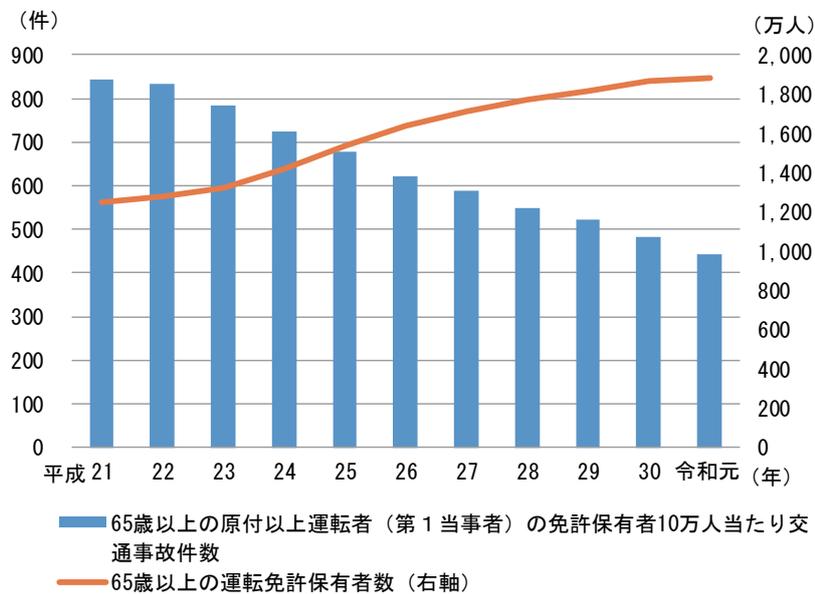
しかし、今度は図表 2 を見ていただきたい。驚くほど図表 1 と酷似しているが、図表 2 は 65 歳以上の高齢者の交通事故件数と免許保有者数をグラフにしたものである。青棒は、65 歳以上の原付以上運転者（第 1 当事者⁵）の免許保有者 10 万人当たり交通事故件数の推移を示しており、この年齢層の事故の起こしやすさが分かるものとなっている。これを見ると、65 歳以上のドライバーの 10 万人当たり交通事故件数はこの 11 年間で一直線に下がっており、ほぼ半減している。このような事実からすると、各種報道のように高齢ドライバーのほ

⁴ 警視庁のホームページ (<https://www.keishicho.metro.tokyo.jp/smph/kotsu/jikoboshi/koreisha/koreijiko.html>) による。「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究 調査研究報告書」(令和 2 年 3 月) 3 頁にも同趣旨の図表が掲載されている(以下、URL はすべて 2020.5.7 最終アクセス)。

⁵ 「第 1 当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

うが他の年齢層よりも事故を起こしやすいとは言い切れないのではなかろうか。

図表 2 高齢者の交通事故件数と免許保有者数



注 警察庁交通局「令和元年中の交通事故の発生状況」、警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」（各年版）より作成

しかるに、図表 1 赤線のように高齢者の事故の構成率が上がっている理由として考えられるのは、図表 2 赤線が示しているように、そもそも 65 歳以上の運転免許保有者数自体が増えているからであろう。社会全体の高齢化に伴って、65 歳以上の運転免許保有者数は、平成 21 年には 12,471,124 人（全体の 15.4%）だったものが、令和元年には 18,851,637 人（22.9%）となっており、人数も、比率も増えている。一方、図表 1 の高齢者の事故の構成率を見ると平成 21 年 15.0%、令和元年 23.3%で、運転免許保有者数の比率とほぼ一致している。よって、高齢者人口が増え、高齢になっても運転している人が増えたことから、事故件数もそれに従って増えたということであり、その比率以上に、高齢ドライバーだから他の年齢層のドライバーに比べて特に危険である、あるいは加齢による身体機能や集中力の低下が事故増加に繋がっているということは、データ上は明らかになってはいない。

図表 3 は、図表 2 の元データとなる図表だが、各年について「全年齢」欄（すなわち、全年齢層の 10 万人当たり交通事故件数）以上であったセルを黄色、1.5 倍以上であったセルを橙色、2 倍以上であったセルを赤色、2.5 倍以上であったセルを紫色に塗り分けたものである（以下、本稿での色分けは同図表と

同様。なお、図表3には赤色のセルは登場しない。また、四捨五入の具合により、セルの数値と色（倍数）が対応しない場合がある）。

同図表を見ると、ひとくくりに高齢者と言っても、65歳～74歳は交通事故件数が全年齢よりも低いことがわかり、全年齢を上回る、すなわち政策ターゲットとすべきは75歳以上（令和元年現在の運転免許保有者数5,826,673人）であることがわかる。とは言っても、それ以上に早急に対策を講ずべきは、ほぼ同様の運転免許保有者数ながら圧倒的に交通事故を起こしている24歳以下（同5,537,702人）であることも如実にわかる表となっている。75歳以上の高齢者を取り立てて“悪者”扱いすべきではなかろう⁶。

図表3 原付以上運転者（第1当事者）の年齢層別免許保有者10万人当たり交通事故件数の推移

(各年12月末)

年 年齢層	平成 21年 (2009)	平成 22年 (2010)	平成 23年 (2011)	平成 24年 (2012)	平成 25年 (2013)	平成 26年 (2014)	平成 27年 (2015)	平成 28年 (2016)	平成 29年 (2017)	平成 30年 (2018)	令和 元年 (2019)
15歳以下	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16～19歳	2,437.1	2,381.0	2,296.3	2,272.3	2,189.5	2,057.0	1,888.8	1,822.2	1,649.9	1,489.2	1,251.4
20～24歳	1,485.2	1,466.5	1,399.7	1,390.3	1,325.9	1,202.9	1,144.9	1,070.1	979.7	876.9	754.5
25～29歳	1,017.5	1,014.8	992.3	983.9	932.3	866.4	814.1	752.7	697.4	624.0	528.0
30～34歳	810.5	804.1	771.2	750.1	713.2	649.4	616.7	581.6	541.1	487.5	424.9
35～39歳	761.4	756.2	725.4	703.5	658.8	597.4	554.7	512.7	486.1	433.7	380.0
40～44歳	745.3	752.7	695.7	681.6	644.6	591.2	547.8	514.6	476.4	432.2	371.9
45～49歳	707.9	702.6	686.4	640.8	612.7	564.3	528.7	482.9	474.4	431.7	381.7
50～54歳	714.6	702.5	663.7	629.3	591.3	530.0	497.8	475.2	450.5	414.0	375.1
55～59歳	777.8	745.9	702.1	657.7	609.3	551.1	516.6	472.3	446.5	415.6	367.9
60～64歳	763.8	731.9	707.5	676.9	635.8	569.4	522.8	481.9	461.4	426.4	378.3
65～69歳	770.4	780.5	721.5	647.4	609.7	545.9	510.5	488.9	478.4	438.4	399.1
70～74歳	823.0	803.8	750.5	711.1	650.0	604.9	597.6	545.4	497.6	458.6	413.3
75～79歳	969.9	921.4	869.3	824.0	792.9	721.2	662.0	600.8	581.8	533.3	495.1
80～84歳	1,002.4	994.5	977.1	881.2	843.8	800.1	740.0	683.8	630.5	604.5	546.7
85歳以上	1,076.7	999.7	1,001.6	969.1	895.1	854.3	811.3	744.1	712.2	645.9	616.0
全年齢	863.9	849.2	807.7	774.0	728.9	663.1	620.9	577.5	543.5	494.1	435.5

注1 算出に用いた免許保有者数は、各年の12月末現在の値である。

2 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。

3 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

4 警察庁交通局「令和元年中の交通事故の発生状況」に筆者が着色。

⁶ 高齢者になるとペーパードライバー（免許は持っているが運転しない人）の割合も多くなると想定されることから、念のため、令和元年の「免許保有者10万人当たり交通事故件数」ではなく「年齢層別交通事故件数」について見てみると（警察庁交通局「令和元年中の交通事故の発生状況」）、上位は45～49歳35,396件（9.9%）、20～24歳35,253件（9.9%）、40～44歳30,442件（8.5%）、下位は15歳以下29件（0.0%）、85歳以上3,838件（1.1%）、80～84歳9,089件（2.5%）となっており、実際の事故件数も高齢者のほうが少なくなっている。

3. 高齢者の交通事故の特徴

一方、死亡事故について見てみると、図表4のようになる。高齢者10万人当たり交通事故件数は他の年齢層と比べ特に多いものではないが(図表3)、一旦事故を起こしてしまうと死亡事故になる可能性があり、75歳以上では特に10万人当たり死亡事故件数が多くなる(図表4)という特徴があることがわかる。

ただし、そうはいうものの、経年で見るとその数はかなり減少しており、若年層、例えば同じ紫色の16～19歳に比しても、この10年における減少率が大きい点については、評価されるべきである。

図表4 原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移

(各年12月末)

年 年齢層	平成 21年 (2009)	平成 22年 (2010)	平成 23年 (2011)	平成 24年 (2012)	平成 25年 (2013)	平成 26年 (2014)	平成 27年 (2015)	平成 28年 (2016)	平成 29年 (2017)	平成 30年 (2018)	令和 元年 (2019)
15歳以下	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16～19歳	19.68	15.46	16.90	14.95	16.91	13.75	14.36	13.54	11.45	11.43	11.44
20～24歳	9.23	8.05	7.99	7.22	6.51	6.40	6.23	5.98	5.21	4.58	4.69
25～29歳	5.37	5.09	5.73	5.27	5.39	4.53	4.64	3.82	4.02	3.44	3.11
30～34歳	4.17	4.97	4.31	4.35	3.45	3.87	3.35	3.45	3.28	2.89	2.41
35～39歳	4.51	4.55	4.03	3.76	3.56	3.02	3.23	2.98	3.01	2.84	2.17
40～44歳	4.31	4.64	4.37	4.14	3.75	3.51	3.38	3.59	2.88	2.98	2.82
45～49歳	4.36	4.35	4.07	3.66	4.09	3.85	3.30	3.38	3.84	2.95	2.87
50～54歳	4.57	4.53	4.41	3.61	3.66	3.65	3.74	3.31	3.58	3.56	2.79
55～59歳	4.69	4.42	3.81	4.14	3.54	3.90	4.15	3.64	3.38	3.09	3.40
60～64歳	4.52	5.00	4.32	4.06	4.39	3.88	3.61	3.57	3.56	3.39	3.08
65～69歳	4.56	4.56	4.71	4.07	4.14	3.82	4.02	3.77	3.44	3.42	3.26
70～74歳	6.35	6.66	5.23	4.73	5.44	4.46	4.84	4.48	4.12	4.40	3.28
75～79歳	11.79	9.41	8.90	9.17	8.27	7.68	6.99	6.68	5.75	6.17	5.00
80～84歳	12.59	16.60	14.66	14.57	12.82	13.42	11.53	10.62	9.19	9.21	9.14
85歳以上	24.71	23.64	18.72	16.97	20.26	18.37	18.17	16.66	14.57	16.27	11.56
全年齢	5.50	5.49	5.14	4.82	4.72	4.43	4.36	4.15	3.95	3.76	3.38

- 注1 算出に用いた免許保有者数は、各年の12月末現在の値である。
 2 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。
 3 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。
 4 警察庁交通局「令和元年中における交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」に筆者が着色。

警察庁交通局「平成29年における交通死亡事故の特徴等について」では、「高齢運転者による死亡事故に係る分析について」が特集されている⁷ので、そのまとめ部分を以下に引用することとする。

- ①免許人口当たりの死亡事故件数を見てみると、75歳以上の高齢運転者は、75歳未満の運転者と比較して死亡事故が多く発生している。
 ②75歳以上・80歳以上の免許保有者数はともに増加を続けており、平成29

⁷ 同資料は毎年公表されているが、以後の資料には高齢運転者に係る詳細な分析はなされていない。

年の保有者は、平成 19 年と比較して、75 歳以上は約 1.9 倍、80 歳以上は約 2.3 倍に増加している。

- ③75 歳以上・80 歳以上の高齢運転者ともに、免許人口当たり死亡事故件数は減少傾向にある。一方、75 歳以上・80 歳以上の高齢運転者は、75 歳未満の運転者と比べて約 2.1 倍、約 2.9 倍高い水準にあり、高齢運転者ほど死亡事故を起こしやすい傾向が続いている。
 - ④平成 29 年における 75 歳以上の高齢運転者による死亡事故は、前年と比較して、死亡事故件数・構成比ともに若干の減少がみられた。しかしながら、件数は横ばい、全体に占める割合は増加の傾向であった。
 - ⑤平成 29 年における 80 歳以上の高齢運転者による死亡事故は、前年と比較して、死亡事故件数・構成比ともに僅かながら減少した。しかしながら、件数と全体に占める割合は増加の傾向であった。
 - ⑥75 歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75 歳未満の運転者と比較して、車両単独による事故が多くなっており、具体的には工作物衝突や路外逸脱が多く発生している。
 - ⑦75 歳以上の高齢運転者は、操作不適による事故が最も多い。そのうち、ブレーキとアクセルによる踏み間違い事故は、75 歳未満が全体の 0.8%に過ぎないのに対し、75 歳以上の高齢運転者は 6.2%と高い水準にある。
 - ⑧死亡事故を起こした 75 歳以上の高齢運転者は、全受検者と比較して、直近の認知機能検査の結果が第 1 分類（認知症のおそれ）・第 2 分類（認知機能低下のおそれ）であった者の割合が高いことから、認知機能の低下が死亡事故発生に影響を及ぼしているものと推察される。
- これらのうち、①～⑤の現状については、すでに見てきた図表でも明らかなおおであり、平成 29 年以降も同様な状況が続いている。
- ⑥以下についても、見ていくこととしたい。

（１）事故類型別

⑥について、令和元年における事故類型別・年齢層別の状況を死亡事故、全事故ごとに示したのが図表 5-1、図表 5-2 である⁸。なお、各類型の全年齢平均値の 4 倍を超え、特に危険と思われる部分については、赤枠で囲った（四

⁸ 死亡事故において、着色されたセル（すなわち、平均以上のセル）が各年齢層に分散しているのは、死亡事故のほうが全事故に比べて圧倒的に数が少ないため、事故が数件あるだけその部分が突出して見える傾向があるためであり、全体的な傾向を知るためには、全事故のほうを見るのが有効であろう。

捨五入の具合により、セルに記載した数値と赤枠（倍数）が対応しない場合がある。

これを見ると、警察庁のまとめで言っていること（75歳以上の高齢ドライバーは工作物衝突や路外逸脱が多い）は、死亡事故よりも全事故において顕著だといえる。なお、高齢ドライバーに多い事故類型として、それ以外に正面衝突、出会い頭を挙げている資料もあるが⁹、両図表からもそのことが裏付けられる。また、両図表を見比べると、特に80歳以上の運転者は一旦事故を起こして

図表5-1 原付以上運転者（第1当事者）の事故類型別・年齢層別
免許保有者10万人当たり死亡事故件数

事故類型		年齢層																全年齢	
		15歳以下	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上		
人対車両	対面通行中	-	0.12	0.06	0.02	0.07	0.06	0.01	0.09	0.02	0.06	0.05	0.01	0.07	0.06	0.00	0.00	0.05	
	背面通行中	-	0.00	0.13	0.07	0.11	0.06	0.15	0.08	0.10	0.10	0.05	0.06	0.08	0.08	0.06	0.00	0.09	
	横断中	横断歩道	-	0.12	0.30	0.26	0.28	0.11	0.23	0.26	0.20	0.27	0.29	0.22	0.16	0.42	0.18	0.32	0.24
		横断歩道付近	-	0.23	0.17	0.11	0.02	0.04	0.12	0.06	0.09	0.10	0.08	0.19	0.08	0.12	0.16	0.10	
		横断歩道橋付近	-	0.00	0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02	0.00	0.02	0.03	0.00	0.01	
		その他	-	0.46	0.49	0.54	0.41	0.34	0.57	0.61	0.42	0.47	0.44	0.41	0.41	0.42	0.36	0.32	0.46
	計	-	0.81	0.98	0.91	0.70	0.51	0.93	0.94	0.71	0.85	0.82	0.81	0.67	0.96	0.66	0.80	0.81	
	路上遊戯中	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	路上作業中	-	0.12	0.13	0.00	0.07	0.06	0.05	0.02	0.04	0.04	0.02	0.01	0.07	0.00	0.00	0.00	0.04	
	路上停止中	-	0.00	0.00	0.02	0.02	0.03	0.05	0.05	0.02	0.04	0.05	0.01	0.03	0.06	0.00	0.16	0.03	
路上横臥	-	0.46	0.11	0.11	0.20	0.17	0.10	0.22	0.14	0.11	0.20	0.13	0.08	0.06	0.12	0.16	0.14		
その他	-	0.12	0.09	0.06	0.07	0.07	0.05	0.03	0.05	0.06	0.08	0.04	0.10	0.06	0.24	0.64	0.07		
計	-	1.62	1.50	1.19	1.22	0.95	1.33	1.42	1.08	1.26	1.25	1.09	1.09	1.27	1.08	1.77	1.22		
車両相互	正面衝突	-	1.39	0.66	0.33	0.16	0.16	0.12	0.14	0.16	0.49	0.33	0.42	0.41	0.73	1.44	1.61	0.35	
	追突	進行中	-	0.35	0.21	0.13	0.11	0.08	0.07	0.11	0.09	0.11	0.08	0.09	0.07	0.11	0.06	0.32	0.10
		その他	-	0.00	0.06	0.07	0.03	0.06	0.06	0.03	0.14	0.20	0.05	0.07	0.10	0.00	0.18	0.16	0.08
	計	-	0.35	0.28	0.20	0.15	0.14	0.13	0.14	0.22	0.31	0.12	0.16	0.16	0.11	0.24	0.48	0.18	
	出会い頭	-	1.85	0.51	0.19	0.24	0.23	0.29	0.37	0.24	0.35	0.27	0.39	0.46	0.73	1.74	1.93	0.39	
	追越追抜時	-	0.12	0.02	0.06	0.02	0.01	0.05	0.05	0.05	0.01	0.00	0.03	0.02	0.00	0.00	0.00	0.03	
	すれ違い時	-	0.00	0.04	0.00	0.03	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.06	0.12	0.00	0.01	
	左折時	-	0.00	0.00	0.04	0.03	0.03	0.04	0.08	0.06	0.04	0.03	0.01	0.05	0.03	0.12	0.16	0.04	
	右折時	-	0.46	0.30	0.24	0.10	0.08	0.15	0.10	0.16	0.24	0.21	0.17	0.15	0.28	0.36	0.64	0.18	
	その他	-	0.35	0.15	0.15	0.07	0.06	0.13	0.09	0.09	0.04	0.11	0.07	0.10	0.14	0.18	0.32	0.10	
計	-	4.51	1.97	1.20	0.80	0.71	0.92	0.97	1.00	1.51	1.08	1.26	1.34	2.09	4.21	5.14	1.30		
車両単独	工作物衝突	電柱	-	0.35	0.28	0.17	0.03	0.04	0.02	0.04	0.10	0.06	0.06	0.17	0.10	0.20	0.60	0.48	0.11
		標識	-	0.12	0.04	0.04	0.00	0.01	0.02	0.03	0.04	0.01	0.02	0.01	0.02	0.03	0.18	0.32	0.03
		分離帯等	-	0.58	0.15	0.09	0.05	0.04	0.07	0.00	0.05	0.03	0.00	0.06	0.00	0.03	0.12	0.16	0.05
		防護柵等	-	1.85	0.30	0.20	0.15	0.17	0.16	0.14	0.14	0.13	0.18	0.16	0.16	0.31	0.30	0.64	0.20
		家屋・塀	-	0.12	0.02	0.02	0.00	0.03	0.01	0.03	0.04	0.04	0.03	0.04	0.05	0.11	0.18	0.16	0.04
		橋脚・橋梁	-	0.00	0.00	0.02	0.00	0.03	0.00	0.01	0.02	0.00	0.03	0.02	0.03	0.00	0.00	0.00	0.02
		その他	-	1.16	0.21	0.06	0.02	0.06	0.11	0.09	0.15	0.07	0.09	0.09	0.05	0.14	0.54	0.64	0.12
	計	-	4.16	1.01	0.59	0.24	0.38	0.40	0.35	0.54	0.34	0.44	0.57	0.39	0.85	1.92	2.41	0.56	
	駐車両	-	0.12	0.04	0.04	0.05	0.04	0.05	0.02	0.02	0.08	0.06	0.01	0.03	0.03	0.24	0.00	0.05	
	路外逸脱	転落	-	0.12	0.00	0.02	0.03	0.01	0.05	0.06	0.11	0.11	0.20	0.22	0.29	0.62	1.08	1.61	0.16
その他		-	0.23	0.00	0.04	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.05	0.00	0.24	0.16	0.02		
計	-	0.35	0.00	0.06	0.05	0.01	0.05	0.06	0.11	0.11	0.20	0.26	0.34	0.62	1.32	1.77	0.18		
転倒	その他	-	0.58	0.11	0.04	0.03	0.06	0.05	0.03	0.02	0.07	0.02	0.00	0.00	0.00	0.16	0.04		
	その他	-	0.12	0.04	0.00	0.00	0.01	0.02	0.01	0.01	0.03	0.03	0.06	0.08	0.06	0.30	0.32	0.04	
計	-	5.32	1.20	0.72	0.37	0.51	0.57	0.47	0.71	0.64	0.75	0.90	0.85	1.55	3.79	4.65	0.86		
列車	-	0.00	0.02	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.08	0.06	0.00	0.01		
合計	-	11.44	4.69	3.11	2.41	2.17	2.82	2.87	2.79	3.40	3.08	3.26	3.28	5.00	9.14	11.56	3.38		

注1 算出に用いた免許保有者数は、令和元年の12月末現在の値である。
 2 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。
 3 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。
 4 「列車」とは、列車が当事者となった踏切上の事故をいう。
 5 警察庁交通局「令和元年中における交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」に筆者が着色。

⁹ 成川岳宏「高齢者の出会い頭事故における事故特性」交通事故総合分析センター第22回交通事故・調査分析研究発表会（2019）は本文のように指摘した上、出会い頭事故について分析し、高齢者の「運転能力の低下、人体耐性の低下の両面から対応が必要」とし、①車車間等の通信などによる報知機能、認知サポートの必要性や②拘束装置（シートベルト、エアバッグ等）の作動率向上による乗員の初期拘束性を上げることが必要だとしている（8頁）。また、前掲注4「調査研究報告書」11頁。

図表5-2 原付以上運転者（第1当事者）の事故類型別・年齢層別
免許保有者10万人当たり交通事故件数

		(令和元年12月末)																		
事故類型		年齢層	15歳以下	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	全年齢	
人対車両	対面通行中			3.5	2.3	1.9	1.9	1.9	2.2	2.2	2.4	2.1	2.3	2.4	2.6	3.5	2.9	3.0	2.3	
	背面通行中			5.0	4.5	3.8	3.5	2.8	3.2	3.2	3.4	3.5	3.7	4.6	5.2	6.9	7.6	8.3	4.0	
	横断中	横断歩道			20.8	13.9	12.5	11.6	12.1	13.8	16.6	17.2	16.3	17.8	20.6	21.2	26.2	24.3	23.9	16.6
		横断歩道付近			2.2	1.5	1.1	0.9	0.9	1.0	1.3	1.2	1.2	1.4	1.7	1.7	1.4	1.6	0.8	1.3
		横断歩道橋付近			0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.5	0.1
		その他			12.6	10.3	9.4	8.1	8.4	10.0	10.4	10.2	10.8	10.9	11.9	10.8	11.5	11.7	11.4	10.3
	計			35.6	25.7	23.1	20.7	21.5	24.9	28.4	28.7	28.2	30.2	34.2	33.8	39.2	37.7	36.6	28.2	
	路上遊戯中			0.0	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2
	路上作業中			0.9	0.7	0.3	0.5	0.4	0.7	0.7	0.7	0.6	0.7	0.9	0.9	1.3	1.2	2.2	0.7	
	路上停止中			1.6	0.9	0.6	0.7	0.6	0.8	0.8	1.1	1.0	1.1	1.2	1.1	1.8	1.8	1.9	1.0	
路上横臥			0.7	0.3	0.3	0.4	0.4	0.3	0.5	0.3	0.3	0.5	0.3	0.3	0.2	0.4	0.2	0.4		
その他			11.2	8.7	8.7	8.4	8.8	9.3	10.2	11.3	11.3	12.6	13.4	14.3	16.0	17.6	19.6	11.1		
計			58.5	43.3	38.9	36.3	36.7	41.5	46.3	48.0	47.2	51.2	57.3	58.4	69.0	69.4	72.1	47.8		
車両相互	正面衝突			55.8	22.7	10.7	6.9	6.3	5.4	5.8	6.0	6.9	7.4	8.9	9.9	11.9	16.1	15.2	9.0	
	追進行中			67.4	39.2	23.6	18.0	13.0	11.4	11.0	10.5	8.9	8.9	7.6	7.5	8.5	9.0	13.6	13.7	
	突			482.1	328.7	222.8	166.1	137.9	126.6	123.6	112.4	106.5	95.9	90.8	84.9	96.1	103.1	119.6	138.2	
	その他																			
	計			549.4	367.9	246.4	184.1	151.0	138.1	134.6	122.9	115.4	104.8	98.5	92.4	104.6	112.1	133.2	151.9	
	出会い頭			266.7	150.5	112.6	97.5	89.4	90.1	90.0	90.3	88.9	98.1	108.0	118.3	146.1	165.1	192.3	106.2	
	追越追抜時			21.0	12.2	8.2	6.2	7.1	5.9	7.0	7.8	6.8	6.7	7.7	6.9	8.8	10.3	10.3	7.6	
	すれ違い時			14.3	8.1	4.9	3.5	3.6	3.3	3.5	3.2	3.8	3.8	3.9	4.8	5.7	5.5	6.1	4.3	
	左折時			25.8	20.3	18.2	16.6	17.0	18.1	20.2	20.4	20.0	20.9	22.5	24.5	30.0	31.3	29.2	20.7	
	右折時			106.8	56.2	38.4	31.3	29.6	30.7	32.5	33.6	33.7	36.1	38.5	39.5	50.0	54.2	56.3	37.4	
その他			91.3	56.0	40.4	35.3	32.5	32.8	35.3	35.3	36.7	39.9	43.1	46.2	53.6	60.5	73.4	40.5		
計			1131.3	694.0	479.9	381.5	336.6	324.3	328.8	319.6	312.2	317.7	331.0	342.7	410.8	455.2	516.0	377.7		
車両単独	電柱			6.4	1.7	0.9	0.6	0.4	0.4	0.4	0.5	0.4	0.5	0.8	1.0	1.2	1.7	2.2	0.7	
	標識			1.2	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.5	1.4	0.2	
	分離帯等			3.2	1.2	0.6	0.5	0.3	0.3	0.2	0.2	0.4	0.3	0.4	0.5	0.6	0.4	1.6	0.5	
	防護柵等			13.2	3.1	1.6	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.9	1.3	1.4	1.8	1.8	3.2	3.9	1.4	
	家屋・塀			3.2	1.0	0.3	0.2	0.3	0.2	0.3	0.4	0.6	0.6	0.9	1.0	2.1	2.8	3.9	0.7	
	橋脚・橋梁			0.9	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.3	0.1	
	その他			8.3	2.8	1.1	0.8	0.6	0.8	0.8	1.0	1.3	1.2	1.8	1.8	2.5	3.9	3.4	1.4	
	計			36.4	10.2	4.8	3.4	2.9	2.7	2.7	3.1	3.8	4.2	5.6	6.4	8.3	12.6	16.7	5.0	
	駐車車両			2.1	1.1	0.7	0.7	0.8	0.6	0.5	0.5	0.9	0.8	0.9	1.3	1.2	2.1	2.7	0.8	
	路外転落			1.0	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.3	0.3	0.5	0.6	0.7	1.5	2.8	3.7	0.4	
逸脱			0.9	0.3	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.3	0.2	0.5	0.5	0.2		
計			2.0	0.7	0.3	0.3	0.4	0.3	0.2	0.4	0.4	0.6	0.8	0.9	1.7	3.3	4.2	0.6		
転倒			15.6	3.4	2.1	1.6	1.4	1.3	1.6	1.6	1.3	1.3	1.0	1.0	1.4	1.5	1.6	1.7		
その他			5.4	1.8	1.3	1.0	1.3	1.2	1.6	1.9	2.1	2.4	2.6	2.5	2.4	2.3	2.6	1.9		
計			61.5	17.2	9.2	7.0	6.7	6.1	6.5	7.5	8.5	9.4	10.8	12.1	15.1	21.8	27.8	10.0		
列車			0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0		
合計			1251.4	754.5	528.0	424.9	380.0	371.9	381.7	375.1	367.9	378.3	399.1	413.3	495.1	546.7	616.0	435.5		

注1 算出に用いた免許保有者数は、令和元年の12月末現在の値である。
 2 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。
 3 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。
 4 「列車」とは、列車が当事者となった踏切上の事故をいう。
 5 警察庁交通局「令和元年中の交通事故の発生状況」に筆者が着色。

しまうと死亡事故になる可能性が高いことがわかる。ただし、個別の種類の数値、特に赤枠で囲った合計の4倍を超える部分を見ると、16～19歳のほうが高くなっているものもあり、高齢ドライバーだけではなく、若年ドライバーの対策も必要であることがわかる。

(2) 法令違反別

一方、⑦について令和元年における法令違反別・年齢層別の状況を死亡事故、全事故ごとに示したのが図表6-1、図表6-2である。上述のように警察庁は「75歳以上の高齢運転者は、操作不適による事故が最も多い」とまとめている。死亡事故の図表6-1を見ると75歳以上の運転操作不適による死亡事故件数が突出して多いことは確かであるが、16～19歳の運転操作不適も高齢ドライバーに次ぐ多さであり、また、色付きのセル（全年齢平均以上の事故件数と

図表6-1 原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別・年齢層別
免許保有者10万人当たり死亡事故件数

(令和元年12月末)

年齢	15歳以下	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	全年齢
法令違反	-	0.81	0.17	0.13	0.07	0.04	0.12	0.12	0.07	0.14	0.12	0.10	0.13	0.31	0.42	0.80	0.14
信号無視	-	0.46	0.21	0.13	0.15	0.13	0.09	0.03	0.11	0.21	0.18	0.23	0.21	0.40	0.96	0.32	0.18
通行区分	-	3.12	0.71	0.24	0.13	0.20	0.10	0.10	0.07	0.14	0.05	0.04	0.02	0.06	0.00	0.00	0.17
最高速度	-	0.00	0.02	0.04	0.00	0.00	0.01	0.02	0.00	0.00	0.03	0.01	0.05	0.03	0.06	0.16	0.02
横断・転回等	-	0.12	0.04	0.02	0.03	0.01	0.02	0.02	0.02	0.03	0.00	0.03	0.02	0.00	0.00	0.00	0.02
追越し	-	0.00	0.02	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.03	0.00	0.00	0.01
踏切不停止	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.03	0.00	0.00	0.01
右折違反	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.03	0.06	0.00	0.01
左折違反	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.02	0.00	0.02	0.03	0.06	0.00	0.01
環状交差点違反	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
優先通行妨害	-	0.35	0.15	0.09	0.08	0.04	0.07	0.09	0.12	0.10	0.06	0.06	0.07	0.06	0.36	0.32	0.09
交差点安全進行	-	0.12	0.17	0.11	0.15	0.10	0.10	0.11	0.20	0.18	0.17	0.16	0.20	0.20	0.18	0.32	0.15
歩行者妨害等	-	0.00	0.32	0.30	0.21	0.13	0.32	0.29	0.21	0.24	0.29	0.26	0.15	0.42	0.24	0.32	0.25
徐行違反	-	0.00	0.04	0.00	0.05	0.00	0.04	0.02	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01
一時不停止	-	0.35	0.09	0.02	0.05	0.07	0.06	0.08	0.02	0.04	0.03	0.14	0.10	0.31	0.60	0.64	0.09
整備不良	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
酒酔い運転	-	0.12	0.00	0.06	0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01
過労運転	-	0.12	0.04	0.04	0.08	0.03	0.05	0.03	0.01	0.08	0.03	0.06	0.05	0.03	0.06	0.16	0.05
安全運転義務	-	2.31	0.43	0.31	0.13	0.21	0.23	0.28	0.37	0.31	0.33	0.35	0.46	0.76	2.59	3.21	0.42
運転操作不適	-	1.16	0.68	0.48	0.37	0.45	0.56	0.58	0.44	0.51	0.58	0.62	0.59	0.54	1.02	1.44	0.56
漫然運転	-	0.81	0.64	0.48	0.44	0.30	0.50	0.43	0.50	0.44	0.44	0.32	0.42	0.45	0.24	0.48	0.44
脇見運転	-	0.12	0.04	0.11	0.02	0.04	0.04	0.04	0.07	0.07	0.02	0.06	0.07	0.11	0.06	0.16	0.06
動静不注視	-	0.92	0.47	0.31	0.29	0.24	0.34	0.40	0.31	0.48	0.40	0.39	0.36	0.45	0.96	1.28	0.39
安全不確認	-	0.35	0.17	0.07	0.00	0.04	0.05	0.08	0.04	0.11	0.03	0.07	0.05	0.08	0.00	0.16	0.07
安全速度	-	0.00	0.04	0.07	0.05	0.08	0.02	0.02	0.05	0.08	0.03	0.07	0.16	0.08	0.06	0.64	0.07
その他	-	5.66	2.48	1.85	1.30	1.37	1.75	1.83	1.78	2.00	1.83	1.88	2.11	2.49	4.93	7.38	1.99
計	-	0.00	0.04	0.02	0.07	0.00	0.04	0.09	0.04	0.07	0.14	0.06	0.11	0.17	0.42	0.16	0.07
その他の違反	-	0.23	0.17	0.07	0.02	0.03	0.06	0.01	0.10	0.10	0.12	0.16	0.07	0.45	0.84	0.96	0.12
違反不明	-	11.44	4.69	3.11	2.41	2.17	2.82	2.87	2.79	3.40	3.08	3.26	3.28	5.00	9.14	11.56	3.38
合計	-																

- 注1 算出に用いた免許保有者数は、令和元年の12月末現在の値である。
 注2 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。
 注3 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。
 注4 警察庁交通局「令和元年中における交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」に筆者が着色。

図表6-2 原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別・年齢層別
免許保有者10万人当たり交通事故件数

(令和元年12月末)

年齢	15歳以下	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	全年齢
法令違反	-	61.8	23.2	14.8	11.5	9.6	11.0	11.1	11.7	11.4	13.3	13.8	16.3	20.6	25.1	30.5	14.2
信号無視	-	18.3	7.5	3.6	2.4	2.1	2.0	2.1	2.4	2.6	3.0	3.8	3.9	4.5	6.9	5.9	3.3
通行区分	-	5.5	1.9	0.6	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.4	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.4
最高速度	-	8.3	5.5	4.5	4.2	3.9	3.8	3.4	3.6	3.3	3.9	4.1	4.5	5.2	7.4	5.6	4.2
横断・転回等	-	5.7	2.2	1.1	0.9	1.0	0.8	1.1	1.2	0.9	1.0	1.2	1.1	1.5	1.9	1.8	1.2
追越し	-	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0
踏切不停止	-	4.3	2.1	1.7	1.3	1.3	1.4	1.4	1.2	1.1	1.4	1.5	1.6	2.4	2.8	2.4	1.5
右折違反	-	4.9	4.4	3.3	3.2	3.1	2.8	2.6	2.9	2.7	3.1	3.3	2.8	3.5	3.4	4.0	3.1
左折違反	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
環状交差点違反	-	33.2	17.6	11.9	8.9	8.6	8.8	9.2	8.8	9.4	10.7	11.6	11.9	16.7	17.8	20.5	11.1
優先通行妨害	-	54.8	33.2	26.7	22.9	23.1	24.1	25.1	26.2	25.7	27.2	29.6	30.7	36.3	36.9	39.5	27.5
交差点安全進行	-	14.3	10.8	10.3	9.8	10.1	11.0	13.8	14.1	13.6	14.7	16.9	18.0	20.6	20.1	20.4	13.6
歩行者妨害等	-	10.2	5.9	4.5	4.6	3.8	3.9	3.9	3.5	3.4	3.6	3.3	3.8	3.7	4.0	3.2	4.0
徐行違反	-	59.3	28.1	17.5	14.2	13.8	15.0	14.4	14.0	14.2	16.3	19.7	21.8	27.9	35.3	42.5	18.2
一時不停止	-	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
整備不良	-	0.5	0.3	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2	0.1	0.0	0.2
酒酔い運転	-	3.0	1.8	0.7	0.5	0.4	0.3	0.3	0.3	0.5	0.4	0.4	0.5	0.5	0.7	0.2	0.5
過労運転	-	114.4	58.7	34.8	26.1	21.4	19.4	20.2	20.9	21.2	23.4	25.7	29.0	36.8	48.7	58.7	27.9
安全運転義務	-	149.7	91.9	57.3	41.6	34.2	31.8	30.0	28.0	28.9	27.0	27.9	24.6	29.5	35.7	45.3	37.1
運転操作不適	-	235.1	145.1	100.8	75.3	63.2	57.5	57.4	53.0	50.0	45.8	44.3	43.4	47.9	48.8	61.0	64.3
漫然運転	-	151.4	101.4	70.2	55.5	45.6	43.0	42.7	37.4	35.4	32.9	31.5	29.1	37.8	39.3	44.6	46.1
脇見運転	-	267.4	184.9	144.8	125.4	119.6	119.7	126.5	128.1	125.0	133.4	142.3	152.1	176.1	186.4	202.9	138.9
動静不注視	-	11.2	5.2	2.6	2.2	1.9	2.0	1.6	1.8	2.1	1.4	2.0	1.0	1.1	1.6	1.0	2.1
安全不確認	-	17.8	10.2	6.7	6.1	5.8	5.3	6.0	5.9	6.2	5.7	5.9	6.4	8.4	7.9	11.1	6.5
安全速度	-	947.1	597.5	417.2	332.3	291.7	278.7	284.4	275.1	268.9	269.5	279.7	285.5	337.6	368.4	424.6	322.9
その他	-	19.4	12.0	8.9	7.4	6.7	7.4	8.2	8.9	9.2	9.2	9.3	10.3	12.8	13.7	12.8	9.1
計	-	0.7	0.6	0.4	0.2	0.2	0.3	0.2	0.3	0.4	0.5	0.5	0.4	0.9	2.3	1.9	0.4
違反不明	-	1251.4	754.5	528.0	424.9	380.0	371.9	381.7	375.1	367.9	378.3	399.1	413.3	495.1	546.7	616.0	435.5
合計	-																

- 注1 算出に用いた免許保有者数は、令和元年の12月末現在の値である。
 注2 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。
 注3 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。
 注4 警察庁交通局「令和元年中の交通事故の発生状況」に筆者が着色。

なっている項目)は全年齢層にわたって分散していることから見ると、75歳以上の運転操作不適だけに注目するのは偏り過ぎの感がある。75歳以上の死亡事故、全事故を通してみると運転操作不適以外にも一時不停止、信号無視、通行区分、横断・転回等などが注目されるべきであるし、そもそも、全事故(図表6-2)について顕著であるが、総じて言えば24歳以下の運転者のほうが、どの法令違反項目においても事故件数が多い。

図表5・6を通して言えることは、事故類型別、法令違反別、いずれについて見ても、ピークは24歳以下の若年層と75歳以上の高齢者の2つにあり、件数からすると若年層のほうがより危険であることがわかる。確かに近年特に声高に言われている高齢ドライバー対策も必要であるものの、免許保有者10万人当たりで見えた場合、交通事故を減らすという政策ターゲットの王道は若年ドライバーであるべきことは忘れてはならない。高齢ドライバーの事故を減らすに当たっては、その特徴を見て対策を考えていくべきであろう。

(3) ブレーキとアクセルの踏み間違い事故

図表5・6では現れないが、高齢ドライバーに特徴的な事故として近年特に話題となっているのがブレーキとアクセルの踏み間違い事故と、高速道路での逆走事故である。

まず、ブレーキとアクセルの踏み間違い事故について警察庁が公表しているデータは図表7のとおりである。ただし、このデータは死亡事故に限っている上、大きな年齢層の区分けしか示されていないので、図表5・6のように比較対照して検討することができない。なお、本年常会では同事故防止とも関連する道路交通法改正案が提出されているが¹⁰、警察庁からの公表はたまたまかも

図表7 ブレーキとアクセルの踏み間違い死亡事故

年 年齢層	平成 27年 (2015)	平成 28年 (2016)	平成 29年 (2017)	平成 30年 (2018)	令和 元年 (2019)
75歳未満	記載なし	記載なし	24 0.8%	28 1.2%	13 0.6%
75歳以上	記載なし	記載なし	26 6.2%	25 6.1%	28 7.8%

注 各年の警察庁交通局「交通死亡事故の特徴等について」及び平成30年については「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」分科会『中間報告書』より作成

¹⁰ 後述4(2)参照。

しれないが改正案立案に関わったと思われる年と国会審議の直前の年だけとなっている。今後は、事故の類型別に年単位で統計をまとめるなど、継続的なデータの公表が望まれる。

一方、公益財団法人・交通事故総合分析センターの分析では、平成30年中のブレーキとアクセルの踏み間違い事故の割合は70～74歳で1.7%、75～79歳で2.5%、80～84歳で3.3%となっている¹¹。また、同センターの分析レポートによると¹²、平成14～18年、平成24～28年の同事故の件数を比較対照して、いずれも75歳以上の割合が高いことが示されている。また、踏み間違い事故の発生場所は、各年齢層ともに単路が最も多いが、75歳以上では一般交通の場所（駐車場等）¹³がそれに次いで多くなってきている。高齢ドライバーの踏み間違い事故が駐車場等で多い理由については、車を後退させる際、上半身をひねって後方を確認していると、加齢で股関節が硬くなった影響などでブレーキに掛けていた足が気付かないうちにアクセルに掛かり、事故につながるケースが考えられるとしている。

また、少し古いものであるが、財団法人・国際交通安全学会の報告書¹⁴によると、平成12～21年の間で、全事故は約21%減少したのに対し、踏み間違い事故は6,436件から6,577件と約2%微増していた。同報告書のまとめでは、「ペダル踏み間違い事故の当事者である運転者の年齢層別の傾向としては、若年層（20～24歳）と高齢者（男性70～74歳、女性55～60歳）で高い。全事故に占める割合や、免許人口当たりの発生率で見ると、年齢別では高齢者で非常に高い値となった。」「今回の分析を全て個別に分類した場合の最頻値は、「20～24歳の、男性による、1～24km/hで、直進時の、単路での、追突事故」で、528件であった。」とされている。その上で、各種実験を踏まえ「加齢に伴って変化する身体的・認知的機能が踏み間違いエラーの発生する過程に関係することを示唆する」と結論付けている。

これらの報告書は、結論としては高齢ドライバーの加齢による問題が大きいとしてはいるものの、踏み間違い事故においても図表5・6で見られたことと同様、若年層、高齢層の2つの山があるということもわかる。確かに高齢ドラ

¹¹ 読売新聞 2020.2.27 朝刊

¹² 平川晃洋「アクセルとブレーキペダルの踏み間違い事故」ITARDA INFORMATION No. 124(2018)

¹³ 単路とは、交差点、交差点付近、踏切、一般交通の場所を除いた通常の道路のことを言う。また、一般交通の場所とは、高速道路等のサービスエリア、店舗の駐車場、コインパーキングエリア等を言う。

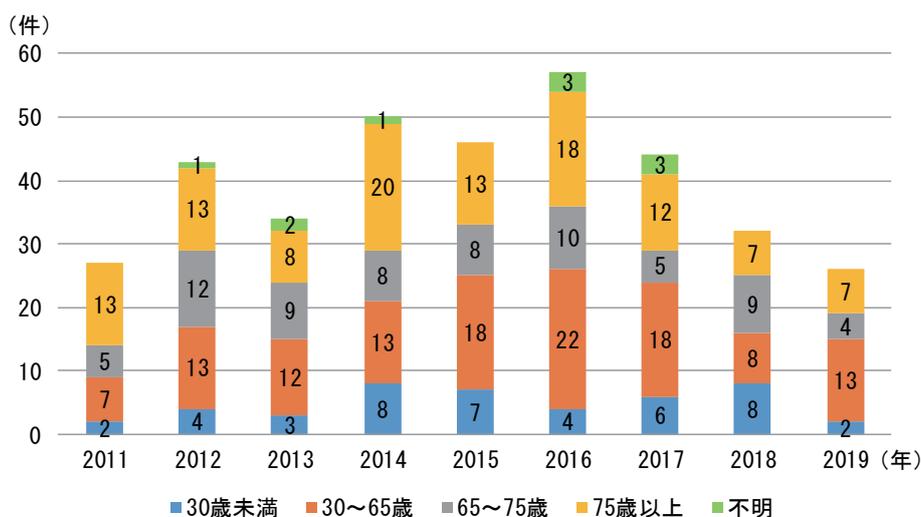
¹⁴ 財団法人・国際交通安全学会「アクセルとブレーキの踏み間違い エラーの原因分析と心理学的・工学的対策の提案」（2011）

イバー対策が必要ではあるが、若年ドライバーにも効果的な事故防止対策を検討していくべきではなかろうか。

（４）高速道路での逆走事故

国土交通省、警察庁、高速道路会社は平成 27 年から「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会」を立ち上げ検討しているが、その最新の第 5 回（令和元年 10 月 10 日）の資料に基づいて作成したのが下記の図表 8－1 である。近年、高齢者の高速道路の逆走事故が増えているかのような報道が多いが、この図表を見ると、平成 28（2016）年から平成 30（2018）年に約 4 割も逆走事故は減っており、しかも 75 歳以上の事故件数も減っている。また、逆走事故運転者の年齢は平成 23（2011）から平成 30（2018）年の累計で見て、75 歳以上 31%、65～75 歳 20%、30～65 歳 33%、30 歳未満 13%であった。

図表 8－1 逆走事故発生件数の推移と運転者の年齢



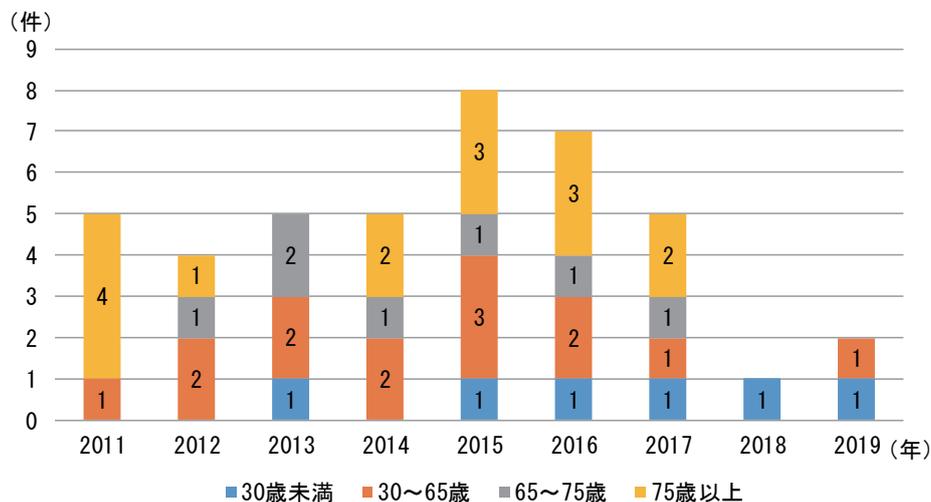
注 2019年は6月時点
第5回有識者委員会資料より作成

また、図表 8－2 の逆走死亡事故を見ても、件数は全体として減ってきており、平成 30（2018）年、令和元（2019）年（6 月までの参考値）では 65 歳以上の逆走死亡事故は 0 となっている。

このような結果を踏まえ、有識者からは「近年、逆走による若者の死亡事故が増加している。」「逆走は高齢の認知症の人が起こすものと思われる。若者の逆走も多いことなどを周知し、他人事ではないことを伝えるとよい。」との

意見が出ている¹⁵。

図表 8-2 逆走死亡事故発生件数の推移と運転者の年齢



注 2019年は6月時点
第5回有識者委員会資料より作成

(5) 認知症による免許取消しと運転免許の自主返納

高齢ドライバーの事故の特徴というものではないが、近年、高齢ドライバーの認知症による免許取消しが増えているとの話もあり、また、高齢ドライバーに対して運転免許の自主返納を求める動きも出てきていることから、警察庁の参議院予算委員会への提出資料からその動向を確認しておくこととしたい。

図表 9 は認知症による運転免許の取消し等についてまとめたものである。

平成 10 年 10 月から、75 歳以上の者が運転免許証を更新する際には、高齢者講習を受講しなければならないこととされ、平成 14 年 6 月には、その対象年齢が 70 歳以上の者に拡大された。平成 21 年 6 月からは、75 歳以上の者が運転免

¹⁵ 第5回議事録より。なお、古い研究では高齢運転者の逆走事故が多いとしていたものもあり（飯田克弘「高速道路における逆走発生プロセスに関する仮設構築」平成 26 年度タカタ財団助成研究論文（2014））、近時の状況を踏まえ古いデータに基づいて「高齢者の逆走事故が多い」旨の報道がなされたことが多かったものと思われる。なお、高速道路での逆走事故を防止するためには、車に設置する逆走防止装置を工夫する必要があるが、それだけではなく、私的な発想としては、高速道路入り口付近のまだ加速する前の道路に、逆走を防止できるような簡便な装置（例えば、コインパーキングにある跳ね上がる車止め（ロック板、フラップ）のようなものを設置し、通常はフラップが上がった状態にしておき順走の場合には踏みつけていくだけだが、逆走しようとする場合にはフラップが下がらず進めなくなるような装置）を設置したり、逆走しようとする警報が流れる装置（すでに製品開発している企業もある）を装備することなど検討していく必要がある。

許証を更新する際には、認知機能検査を受けなければならない、検査の結果、認知症のおそれがあると判定され、その後に特定の違反を行った場合等には、認知症であるかどうかについて医師の診断を義務付けられることとされた。さらに、平成29年3月からは、同検査で第1分類と判定された場合は、違反の有無にかかわらず、医師の診断を受け、診断の結果、認知症であることが判明したときは、免許の取消し等の処分がなされることとなった^{16,17}。また、75歳以上の運転者は、更新時以外でも一定の違反行為があった場合にも、臨時認知機能検査を受けねばならず、第1分類と判定され、かつ医師の診断の結果、認知症であることが判明したときは、免許の取消し等の処分がなされることとなった。

図表9 認知症による運転免許の取消し・停止処分件数

	取消し・停止処分件数		
		警察活動等を端緒とするもの(※1)	認知機能検査を端緒とするもの(※2)
平成26年(2014)	986	630	356
平成27年(2015)	1,472	907	565
平成28年(2016)	1,845	1,248	597
平成29年(2017)	3,084	1,279	1,805
平成30年(2018)	3,421	1,366	2,055

- ※1 本人、家族からの相談、交通取締り、事故捜査等を端緒として認知症の疑いがあると判断され、医師の診断を受けた結果、認知症であることが判明。
 ※2 認知機能検査で認知症のおそれがある(第1分類)と判定された後、医師の診断を受けた結果、認知症であることが判明。
 ※3 平成29年3月12日から、認知機能検査で認知症のおそれがある(第1分類)と判定された場合には、一定の違反行為がなくても医師の診断を受けることとされた。
 注 令和2年度予算に関する参議院予算委員会への警察庁提出資料

図表9では年齢層ごとの統計は示されていないが、平成29年以降、認知機能検査を端緒とする取消し・停止処分件数が急増していることから、75歳以上の高齢者の比率が高いものと想定される。

認知機能検査で第1分類となった場合であっても、医師の診断の結果、認知

¹⁶ 認知機能検査とは、記憶力や判断力を測定する検査である。時間の見当識、手がかり再生、時計描画の3つの検査項目の総合点により、第1分類「記憶力・判断力が低くなっている(認知症のおそれがある)」、第2分類「記憶力・判断力が少し低くなっている(認知機能の低下のおそれがある)」、第3分類「記憶力・判断力に心配ない(認知機能低下のおそれがない)」のいずれかに判定される。令和元年中に同検査を受検した者は2,160,365人で、その結果は、第1分類2.4%、第2分類22.8%、第3分類74.8%であった(前掲注4「調査研究報告書」8頁)。

今常会に提出されている道路交通法改正案の成立に合わせ、このうち第2分類と第3分類を統合することによりグレーゾーンをなくし、認知症のおそれがあるか否かを明確化する予定となっている。

¹⁷ なお、高齢者の運転免許保有者が増加している一方、認知機能検査や高齢者講習の実施機関である指定自動車教習所等は少子化等の影響で減少しており、認知機能検査や高齢者講習の受検・受講待ち期間が長期に及んでいるという問題も生じており(前掲注4「調査研究報告書」5頁、62頁)、今般の道路交通法改正案の審議においても、この問題に関する質疑が多かった(2020.4.2 参議院内閣委員会)。

症と診断されなければ免許の更新は可能である。交通事故総合分析センターの報告¹⁸によると、平成 26 年の認知機能検査で第 1 分類と判定された後に免許更新した 4,089 人のうち、3 年後に運転免許を更新した者は 57.5% の 2,352 人であった。一方、第 2 分類・第 3 分類と判定され免許更新した者はともに約 80% が 3 年後にも更新しており、第 1 分類との間で運転免許更新率に大きな差が見られる。このことから、第 1 分類と判定されたことによって、高齢ドライバーにとっては、後述する自主返納について考える契機となったと言えるのではなかろうか¹⁹。

その一方で、同報告では、「過去に検挙違反がある第 2 分類の高齢者は他の分類の高齢者よりも、その後事故の第 1 当事者となりやすいと考えられる」²⁰、すなわち第 1 分類の高齢者の事故が一番多いというわけでもないという結果が示されており、「認知機能検査の結果だけでなく、過去の検挙違反の有無やその違反種別に着目することで、その後の安全運転能力の低下（事故当事者率の差）について、より詳細な議論が可能」²¹と結論付けている。

同様の結果は前掲注 4 「調査研究報告書」（8 頁）でも示されており、令和元年中の死亡事故で、第 1 当事者が 75 歳以上であり、かつ、原付以上であるもののうち、死亡事故を起こす前に認知機能検査を受検していた 376 人について、その結果の内訳をみると、第 1 分類が 1.3%、第 2 分類が 38.6%、第 3 分類が 60.1% であり、認知機能低下がみられないとされる第 3 分類である者が、死亡事故を起こした者のうち 6 割以上を占めている。

このような各研究からすると、高齢ドライバー＝認知機能低下＝事故多発と短絡的に考えるのは問題であろう²²。

次に、運転免許証の自主返納であるが、同制度は平成 10 年 4 月から開始され、平成 14 年 6 月からは運転免許証に代わる身分証明書としての機能を担うため、運転免許証を自主返納した者が運転経歴証明書の交付を受けることがで

¹⁸ 齋藤達也「高齢運転者の検挙違反・認知機能検査結果と交通事故」交通事故総合分析センター第 22 回交通事故・調査分析研究発表会（2019）6 頁

¹⁹ 起こした死亡事故の中で第 1 分類の者が占める割合について、平成 28 年には全体の約 8% であったものが、平成 29 年の制度改正後の令和元年には 1.3% に減少しており、警察庁は一定の成果が出たものと評価している（2020.4.2 参議院内閣委員会 北村博文警察庁交通局長答弁）。

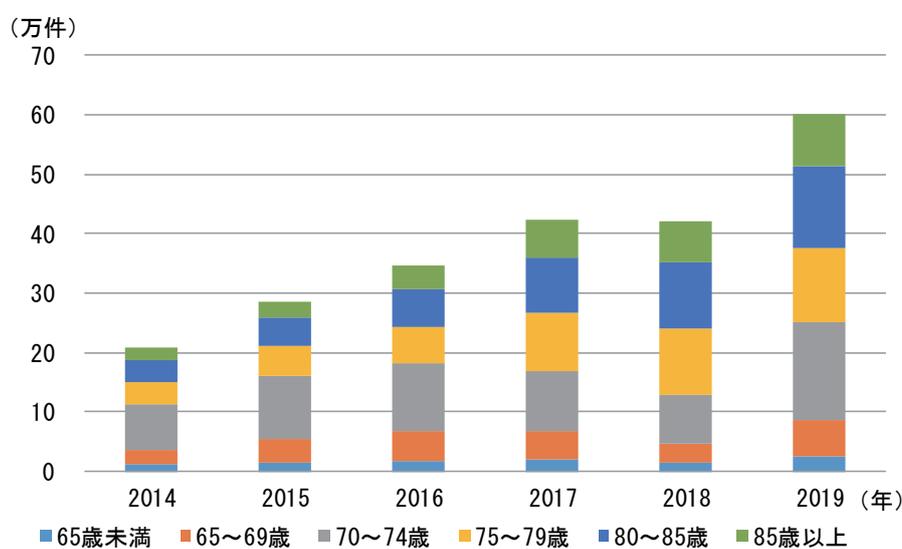
²⁰ 前掲注 18 4 頁

²¹ 前掲注 18 5 頁

²² なお、国立研究開発法人国立長寿医療研究センター長寿政策科学研究部では、「認知症高齢者の自動車運転を考える家族介護者のための支援マニュアル◎」や「高齢者が気をつけるべき運転行動のチェックリスト」を公表しており、実際に認知症を発症してしまった人にどう運転を止めさせるよう周囲が働きかけるべきか等について解説している。

きることとされるなど、自主返納を促す施策も取られている。図表 10 は申請による運転免許の取消し、すなわち自主返納の数の推移を見たものである。全年齢層で見ると平成 26 (2014) 年の 208,414 件から令和元 (2019) 年 601,022 件と、この 6 年間で約 3 倍に増えており、特に昨年は冒頭 (前掲注 2) に触れた池袋の事故等の影響を受けてか激増した。また、70 歳未満の自主返納は微増程度に留まる一方で、70 歳以上の自主返納がこの 6 年間で 172,701 件から 515,324 件へと増加していることがわかる²³。

図表 10 申請による運転免許の取消件数



注 運転免許の一部取消しは除く
警察庁交通局運転免許課「令和元年版運転免許統計」より作成

4. 高齢者の交通事故を抑止するための最近の施策

高齢ドライバーの事故が相次いで発生したこと²⁴から、平成 28 年 11 月に「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」が開催され、内閣総理大臣から、更なる対策の必要性等について検討を進めるよう指示がなされた。これを受け、平成 29 年 1 月から警察庁の「高齢運転者交通事故防止対策に関する

²³ 一方、国立研究開発法人国立長寿医療研究センターの研究によると、65 歳以上の人を対象に行った調査において、運転免許を返納して車を運転しなくなった人が要介護状態になるリスクは、運転を続けている人の約 8 倍に上ることがわかった。高齢者の QOL からは「免許の返納＝高齢者がすべき選択」という見方は必ずしも最善ではないことを示している。

²⁴ 直接のきっかけは、平成 28 年 10 月、神奈川県横浜市で 87 歳の運転者が運転する軽トラックが小学生の列に突っ込み、小学生 9 名が巻き込まれ、うち小学 1 年生 1 名が死亡した事故であった。

る有識者会議」において検討が進められ、同年6月に「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」が取りまとめられ、同年7月7日には交通対策本部決定において、「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」報告²⁵を受け同報告に記載された「80歳以上の運転リスクが特に高い者への実車試験の導入や「安全運転サポート車」²⁶限定免許の導入といった高齢者の特性等に応じたきめ細やかな対策の強化に向けた運転免許制度の更なる見直し」等の取組を緊急かつ強力で推進することとされた。

さらに、冒頭（前掲注2）に触れた池袋の事故などを受け、令和元年5月には「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」が開催され、同年6月18日、同閣僚会議において、「未就学児及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定された。この緊急対策では、「安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる免許制度の創設に向け、制度の在り方、当該免許制度に適した車両に必要な安全運転支援機能の範囲や要件及び適合性確認の在り方並びに当該自動車の普及方策などについて関係省庁が連携して検討を行い、性能認定制度の導入等の結論を得た上で、本年度内に結論を得る」こととされた。これらを受けた具体的な施策が、本年からスタートしている²⁷。

（1）サポカー補助金

公益財団法人・交通事故総合分析センターの研究では、衝突被害軽減ブレーキを搭載した自動車と搭載していない自動車を比較すると、平成28年及び29年における、登録・届出車数10万台当たりの対四輪追突死傷事故の第1当事者となる件数は、搭載した自動車のほうが52.9%低くなったという実績が示されている²⁸。

²⁵ 「高齢運転者による交通事故防止に向けて」（平成29年6月30日）

²⁶ 平成29年3月の「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議中間とりまとめにおいて「安全運転サポート車（Ver1.0）」（セーフティ・サポートカーS（略称：サポカーS））のコンセプトを次のとおり定義した。サポカーS（ベーシック）：低速衝突被害軽減ブレーキ（対車両）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置。サポカーS（ベーシック+）：衝突被害軽減ブレーキ（対車両）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置。サポカーS（ワイド）：衝突被害軽減ブレーキ（対歩行者）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報装置、先進ライト。

²⁷ なお、高齢者の安全運転支援と移手段の確保に関して各地方議会から参議院に出された意見書については根岸隆史ほか「地方議会からの意見書（1）」『立法と調査』参議院事務局企画調整室No.422(2020)85頁がまとめている。

²⁸ 同センター「高齢者の特性等に応じたきめ細やかな対策の強化に向けた運転免許制度の在り

今常会で成立した令和元年度補正予算には、65歳以上の高齢運転者が、衝突被害軽減ブレーキ²⁹やペダル踏み間違い急発進等抑制装置が搭載されたサポカーの購入等をする際最大10万円補助することが盛り込まれ、自家用、事業用を併せて約1,139億円が計上された。また、この補助の対象ではないが、サポカーの中には、車線逸脱警報装置³⁰、車線維持支援装置を取り付けた車もある。このようなサポカー補助金や、安全装置の開発促進を支援する政策は、高齢ドライバーの事故に多い工作物衝突や路外逸脱対策として非常に有効なものであるということが、これまで見てきた図表からも明らかである。

その一方、高齢ドライバーは現在使用している車に愛着を持っており、サポカーにどれだけ買い換えが進むかは疑問であるとする意見³¹もある。

また、今回のサポカー補助金は65歳以上の購入者を対象としている。これは、事故の多い高齢ドライバーを対象にしているとは言えるものの、既述のように工作物衝突は若年層にも多い。若年層の事故も軽減しようとするならば、補助対象の購入者の年齢を65歳以上に限定することは効果的ではない。また、事故の多さに着目するなら、65歳以上ではなく、80歳以上、あるいは75歳以上でも良かったはずである。昨年10月の消費増税後、新車の販売台数が落ち込んでいる³²ことから、購買力のある高齢者に「高齢者の運転は危ない、サポカーへ

方等に関する調査研究報告書」71頁、巻末資料7。また、前掲注4「調査研究報告書」によると、サポカーS（ワイド）の交通事故抑止効果につき、平成29年5月から平成30年12月について検証した結果、登録台数10万台当たりの第1当事者事故件数比較で41.6%減となった（47頁）。

²⁹ 衝突被害軽減ブレーキについて、令和元年6月末、我が国の提案に基づく国際基準が成立し、令和2年1月発効したが、義務化の時期は各国において判断することとされている。令和2年1月に国内基準が公布され、令和3年以降段階的に新車を対象に義務付けされる（国土交通省「交通安全緊急対策に係る車両安全対策の措置方針について」）。また、同ブレーキやペダル踏み間違い急発進等抑制装置等の性能認定制度も設けられた（「自動車の先進安全技術の性能の評価等に関する規程」平成30年国土交通省告示第543号）。

³⁰ 車載のカメラにより道路上の車線を検知し、車線からはみ出しそうになった場合やはみ出した場合には、運転者に対して警報するもの。

³¹ 林真人「【その踏み間違い事故は他人事じゃない!!】データから見た、高齢者事故の深層」（2019）<https://bestcarweb.jp/feature/column/106418>。同論文によると、2016年の事故データからすると、各年齢層に共通して事故車両は車齢が高く、75歳以上の場合46.5%が初年度登録から10年以上経過した車両であった（64歳以下でも41.2%）。また、現在市場で登録中の普通乗用車や軽自動車の平均車齢は8年以上と伸びていることから、高齢ドライバーがサポカーにどれだけ買い換えが進むかは疑問であるとしている。

³² 参議院予算委員会調査室『経済・金融・財政 月例資料』No.515（2020）によると昨年10月が前年同月比24.9%減、11月が12.7%減、12月が11.0%減、本年1月が11.7%減、2月が10.3%減、3月が9.3%減となっている（日本自動車販売協会連合会「新車販売台数概況」による）。

の買い換えが必要」との不安感を誘い、購買させようとしているようにも見えなくはない。

その一方で、75歳以上の高齢ドライバーには免許の自主返納を働きかける施策も行っている。サポカー購買後10年も経たないうちに高齢ドライバーに免許返納を奨励していることになる。資金力の乏しい若年層が車を購入しないから高齢層をターゲットとしているのだとしても、結果として高齢ドライバーの人生最後の車の購入に対してのみ補助を行うに過ぎないのであれば、自動車産業自体の先細りに繋がってしまうことが懸念される。

（２）道路交通法・道路法等の改正

今国会に提出された道路交通法改正案では、75歳以上で一定の違反歴がある者には、運転免許更新時に運転技能検査の受検を課し、検査結果が一定の基準に達しない場合には免許の更新をしないこと³³、本人の申請によりサポカー限定免許を交付すること等が盛り込まれた。既述のように高齢ドライバーと言っても一定の違反歴を持った者のほうが事故率が高いという研究結果を踏まえた対策であると言えよう³⁴。

また、同じく今国会に提出された道路法等改正案には、自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカ一等）を道路付属物として位置付け、これらの整備に国と自治体による無利子貸付が行えることが盛り込まれている。

5. おわりに—高齢者へのバッシングではなく安全運転のための環境整備を

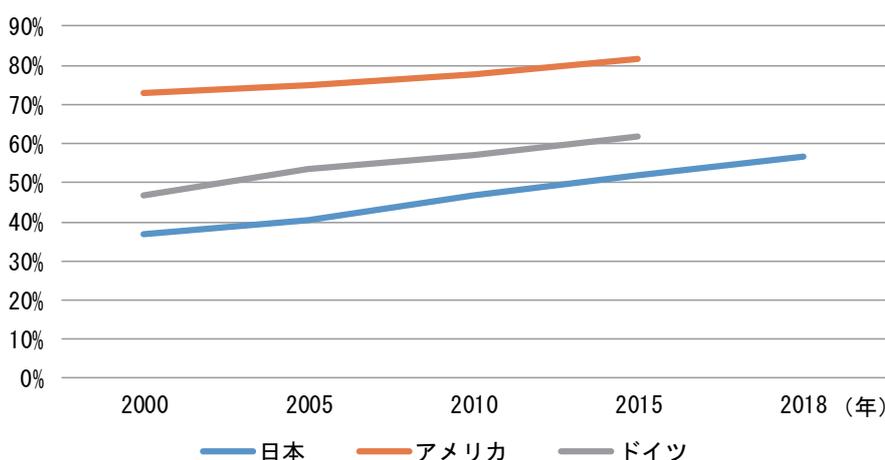
全国の60歳以上の男女（施設入所者は除く）を対象とした内閣府「平成30年度 高齢者の住宅と生活環境に関する調査結果」によると、外出する際に利用する手段として「自分で運転する自動車」を挙げる者が最も多く、56.6%となっている。とりわけ、小都市・町村に居住する高齢者では66.8%と比率が高くなっている。公共交通網の整備されていない地方においては、自家用車の使用が切実な問題であることがわかる。

³³ 参議院内閣委員会において「高齢運転者対策として導入される運転技能検査については、その目的が重大事故の防止であることに鑑み、可能な限り明確な判定基準を定め合否を客観的に判断できるようにすること。」「高齢運転者が運転免許を返納した後においても日常生活に支障が生ずることのないよう、国及び地方公共団体が協力し、地域公共交通網の整備・維持に向けた施策を推進すること。」等を内容とする附帯決議が付けられた（2020.4.2）。

³⁴ ただし、前掲注25のワーキングチーム報告で「80歳以上の運転リスクが特に高い者への実車試験の導入」と提言されていたものが「75歳以上」と引き下げられた理由については明らかとなっていない。

アメリカ・ドイツと比較するとまだ少ないものの、我が国の高齢者でも「自分で運転する自動車」を利用する者の比率が2000年の37.0%から右肩上がりに増えており、我が国でも、いずれアメリカのように7割、8割となってゆくであろうことは想像に難くない（図表11）。

図表11 ふだん、外出するときに自分で運転する自動車を利用する高齢者の割合



注 内閣府「高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」（第5回～第8回）、内閣府「平成30年度高齢者の住宅と生活環境に関する調査結果」より作成。いずれも60歳以上の男女（施設入所者を除く）を対象

また、外出の際に自分で運転する頻度は、「ほとんど毎日運転する」が67.4%で最も高く、次いで「週2, 3回は運転する」が24.5%である。小都市では72.9%、町村では実に75.5%が「ほとんど毎日運転する」と回答しており、年齢別に見ても80歳以上の者も58.7%が「ほとんど毎日運転する」と回答している。

今後も車を運転することについての考えは、「一定の年齢になったら、車の運転をやめようと思っている」（40.4%）と「視力の低下などにより運転の支障を感じたら、車の運転をやめようと思っている」（39.8%）の順となっているが、年齢別の傾向は見られず、大都市のほうが若干比率が高くなっている。その一方で、「年齢や身体的な支障の有無にかかわらず、車の運転を続けようと思っている」人も11.5%いる。

このように運転を続けようと思っている人が、今後も運転を続けようと思う理由については、「買い物や通院など自分や家族の日常生活上、不可欠だから」の73.0%が最も高くなっており、「公共交通機関の整備が不十分など、現在の

生活の質を維持するための車の利用が不可欠な地域環境が背景にあると考えられる」³⁵。

高齢者が外出する主な目的は、「近所のスーパーや商店での買い物」が80.7%で最も高く、以下「通院」が45.2%、「趣味・余暇・社会活動」が44.6%と続いており、高齢者が必要不可欠な生活行動を行うための足として自家用車が利用されている実態が明らかとなった³⁶。車の運転は、高齢者にとって、社会と繋がるため、QOLを維持するために欠くべからざるものとなっているのである。

公共交通機関が発達している大都市域は別として、とりわけ地方小都市、町村部に居住する高齢者にとっては、車を運転しないと生活必需品の確保、医療・福祉サービスの利用など、基本的な生活に支障をきたしてしまうという実情がある。こういった理由から、やむにやまれず運転を継続せざるを得ないケースもあり、高齢運転者に関わる問題は単純に解決できるものではない³⁷。

ただし、その一方で、大都会（例えば東京）に住んでいると、上述のような地方の実情に対して思いを巡らせることは、なかなか難しいものがあり、また、高齢ドライバーの事故の報道を見ると「高齢者の運転は危ない」と画一的に思いがちである³⁸。しかし、これまで見てきたように、「高齢者の運転だから危な

³⁵ 佐藤博樹「地域環境と高齢者の運転」内閣府『平成30年度 高齢者の住宅と生活環境に関する調査結果』（2018）114頁。国土交通省国民意識調査（平成30年度国土交通白書用）でも、将来的な不安として「公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない」が最多の29.3%であり、特に地方部においてその傾向が顕著であった（三大都市圏11.7%に対し、5万人未満市町村では44.3%）（国土交通省総合政策局公共交通政策部「公共交通政策の現状と課題」平成30年10月11日）。

³⁶ 平成30年中の75歳以上四輪車運転者（第1当事者）による死亡事故の発生場所は、自宅から5km以内で発生した事故が62%を占めており、75歳未満の45%と比べ高くなっている。また、昼間に発生した事故が81%を占めており、75歳未満の44%と比べ高くなっている（前掲注4「調査研究報告書」14頁）。逆説的ではあるが、このようなことから、高齢者が生活の足として自動車を運転していることがわかる。

³⁷ 齋藤前掲7頁。佐藤前掲113頁。なお、今常会では、自動車を運転できない（しなくなった）高齢者の足を確保するため地域の乗合バス事業者の維持を図ろうとする「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律案」や、地方公共団体の「地域公共交通計画」（公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画）の作成を努力義務化する「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」も審議されており、自動車を運転しなくなった高齢者を一体的にサポートする各種施策も考えられている。確かにその必要性は大きいものの、やはり、地方生活者にとっては、自分が必要なところに必要なときに行くことができる自家用車の使用は欠くことのできないものである。

³⁸ 前掲注4「調査研究報告書」53頁によると、国民に対するアンケートで「あなたは高齢者の運転について、どのように思いますか」という問いに対し、「高齢者の危険な運転は直接見えないが、ニュースなどで見て、危ないと思う」という回答が多かった（ネットリサーチ48.5%、ウェブサイト経由27.2%、高齢者講習等50.8%）。

い」というわけでもなく、年齢構成比以上に高齢ドライバーの事故が急増しているわけでもない。「高齢者になったら免許を取り上げるべき」「自主返納しないのはおかしい」と責め立てるのも、事故の実態にそぐうものではない。こういった議論は、高齢者の運転実態、生活実態を見ない単なるバッシングでしかない。高齢者バッシングにならないよう配慮しつつ、高齢者本人及び周囲の安全を確保するにはどうすればよいかという視点からの交通安全対策の議論が進むことが望まれる³⁹。国立研究開発法人国立長寿医療研究センターでは2019年4月から「運転寿命延伸プロジェクト・コンソーシアム」を立ち上げ、高齢者の運転の必要性を認めた上で、1日でも長く運転が続けられるようにするにはどうすべきか、地方自治体や関係企業と共同で研究を始めている。今後は、こういった視点からの政策立案や技術開発が進められることを期待したい。

なお、本稿で触れることのできなかつた諸外国の高齢ドライバー対策については、脚注に掲げた諸論文をご参照いただきたい⁴⁰。

(内線 75011)

³⁹ 例えば、今後導入される運転技能検査についても、検査の内容にもよるが、対象者を高齢者に限るのではなく、同様に事故比率の高い若年層も対象に加えたほうが、全体の交通事故比率を下げることに役立つのではなかろうか。

⁴⁰ 川西晶大「諸外国における高齢者の運転免許制度」国立国会図書館 ISSUE BRIEF 981号(2017)、矢部武「「車社会アメリカ」の高齢ドライバー対策」NIKKEI BP総研(2019) <https://project.nikkeibp.co.jp/atcl121f/gdn/yabe/080600013/>