

# 高齢者運転免許証の更新

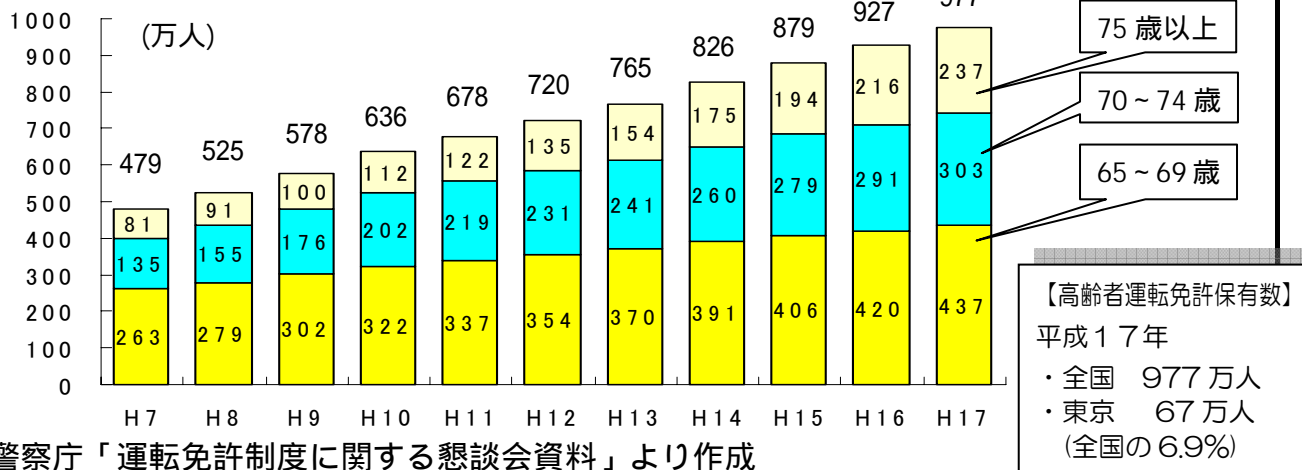
高齢者の運転免許保有数は年々増加しており、高齢運転者による交通死亡事故が後を絶たない。警察庁は「運転免許制度に関する懇談会」の提言を受け、高齢運転者を対象に認知機能検査を導入する方針を固めた。今後、平成19年通常国会へ道路交通法改正案を提出する予定である。

## 1 高齢運転者の現状

### (1) 高齢者運転免許保有数の増加

高齢化の進展に伴い65歳以上の高齢者運転免許保有数は年々増加している。平成7年の479万人から17年には977万人と、10年間で約2倍となっている。(図1)

図1 高齢者運転免許保有数の推移

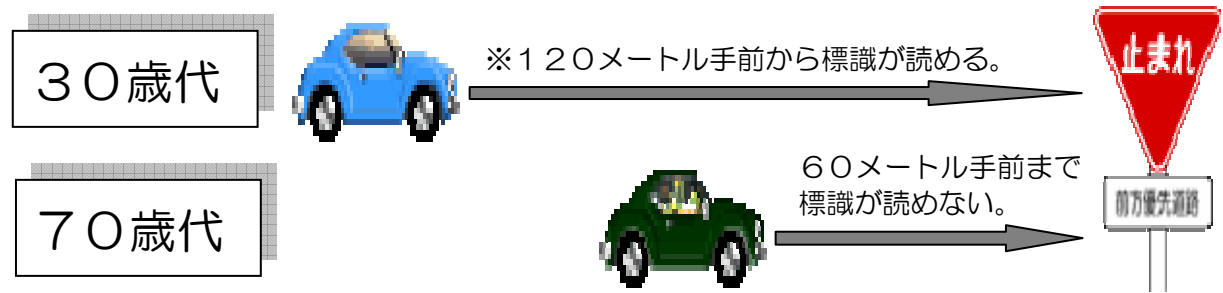


### (2) 進まない免許返納

平成10年より免許の「返納制度」が開始されているが、65歳以上の返納者は平成17年で1万7,410人、免許保有者のわずか1%にも満たない状況であり、免許返納は進んでいない。警察庁の調査によると、高齢運転免許保有者の85%が返納しない意向である。その理由の約8割が「普通に運転できるので返納しない」となっており、次いで「運転能力が低下していない」、「他に交通機関がなく不便」等が挙げられている。

## COLUMN

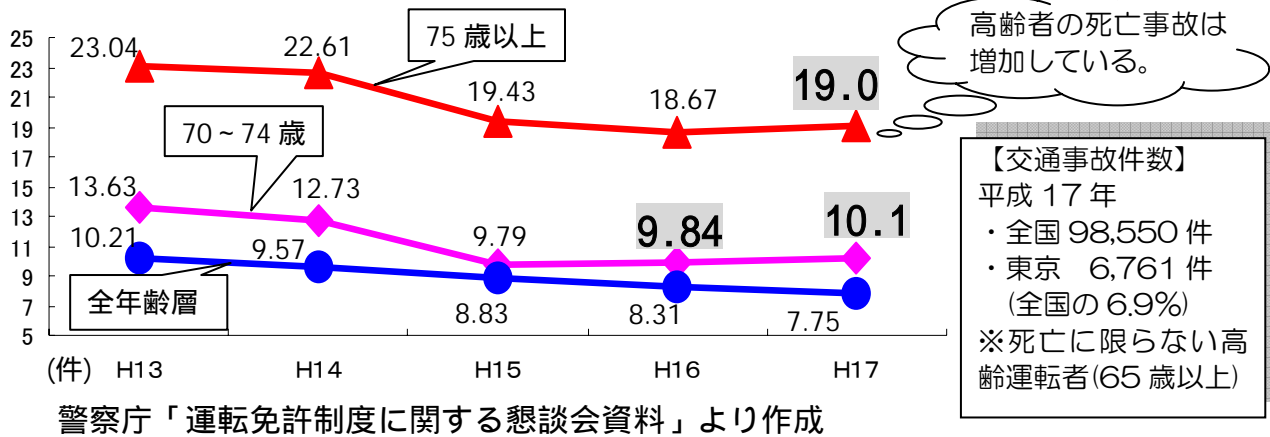
(財)東京都老人研究所によると、加齢とともに動体視力は確実に低下する。時速60kmで走行する乗用車から、案内標識を読む実験を行ったところ、30歳代では平均120メートル手前から標識を読むことができたが、70歳代では平均60メートルまで接近しないと読むことができない。



## 2 高齢運転者の死亡事故増加

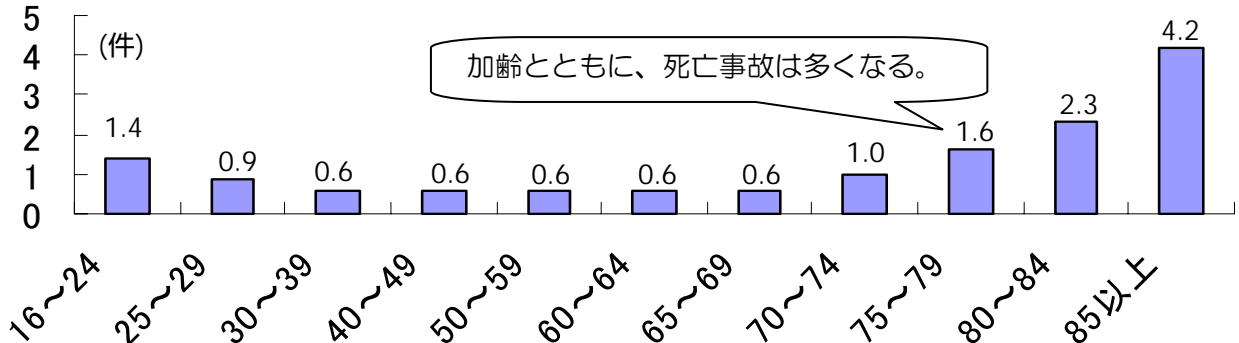
免許保有者10万人当たりの死亡事故件数の推移を、第一当事者（過失が最も重い者、又は過失が同程度なら被害が最も軽い者）の年齢層別に比較すると、75歳以上の高齢運転者は全年齢層と比べて高く推移している。また、近年、全年齢層の死亡事故件数が減少傾向にある中で、平成17年には、70歳以上・75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数が増加している（図2）。

図2 原付以上運転者（第一当事者）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



平成17年の死亡事故件数を年齢層別に比較すると、75歳以上の高齢運転者は、免許取得可能となる16歳から24歳の若年者よりも多い結果となっている（図3）。

図3 免許保有者1万人当たりの死亡事故件数（平成17年）



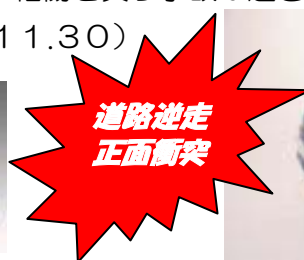
警察庁によると、高齢運転者による事故の特徴として、出会い頭や一時不停止による事故、また正面衝突や交通区分違反による事故等の割合が多くなっている。

同庁では、65歳以上の運転者の約3割について、加齢に伴う記憶力・判断力等の認知機能の低下があると推計している。

## COLUMN

平成18年11月9日、千葉県君津市の男性（85歳）の軽トラックが京葉道路を逆走し、大型ダンプ（10t）と正面衝突した。軽トラックの男性は頭を強く打って即死し、ダンプカーの運転手が軽傷を負う事故が起きた。

※毎日新聞（18.11.30）



### 3 国等の取組

#### (1) 国の取組

警察庁は、認知機能が低下している者を把握し、運転者の自覚に基づく安全教育を行うため、認知症の専門家らによる「認知機能検査の開発のための委員会」(以下、「専門委員会」という)で、イラストや連想記憶などによる認知機能検査の方法等を開発した。専門委員会は、平成18年6月から7月にかけて、69歳以上の免許保有者約4,000人を対象に、試験的に認知機能検査を実施し、認知機能の低下がある者の割合や運転の特徴などが明らかになった(表2図4)。その結果を踏まえて、警察庁は高齢運転者に係る検査の導入等について、学識経験者や自動車評論家による「運転免許制度に関する懇談会」(以下、「懇談会」という)へ諮問する等、認知機能検査の導入に向けて検討を行っている(表1)。

表1 認知機能検査の導入に向けた検討経過

- ・H18.2月：警察庁に「専門委員会」設置、認知機能の検査方法検討開始。
- ・H18.3.14：内閣府中央交通安全対策会議「第8次交通安全基本計画」
  - ①高齢運転者適性検査の実施方法検討
  - ②運転免許取消等の行政処分、を掲げる
- ・H18.6～7月：「専門委員会」が、試験的に認知機能検査を実施。
- ・H18.10.18：警察庁が「懇談会」へ諮問。
- ・H18.11.30：「懇談会」が認知機能検査の導入等について提言。
- ・H18.12.29：警察庁がパブリックコメント募集(19.1.28まで)。

表2 認知機能が低下している者等の割合

※検査対象：69歳以上、約4000人。

- ①認知症の疑いある者が2.5%。
- ②認知機能が低下している疑いある者が23.7%。
- ③75歳以上では、3人に1人が認知症か認知機能低下の疑いがある。

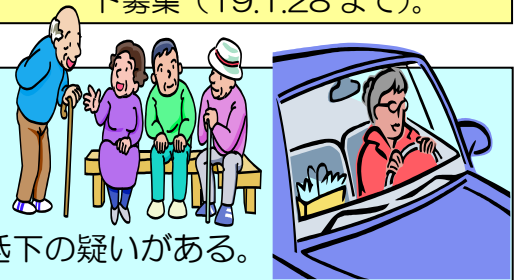


図4 認知機能が低下している者の運転の特徴

※ 表中の割増数値は、認知機能低下の疑いある者及び認知症の疑いある者について、認知機能が正常な者に対して問題発生が多い割合。

#### 1 信号無視

赤信号で、車体の全部又は一部が停止線を超える。

- ・認知機能低下 2割増
- ・認知症 13割増



#### 2 一時不停止

道路標識の一時停止場所で、停止線の手前で減速しないまま通過する。

- ・認知機能低下 3割増
- ・認知症 8割増



#### 3 運転操作不適

注意を向けた方向にハンドルも向けてしまうなど不適切な運転操作のため、蛇行したり、フラついたりする。

- ・認知機能低下 3割増
- ・認知症 4割増



#### 4 進路変更

進路変更の合図をしない。

- ・認知機能低下 3割増
- ・認知症 4割増



警察庁は、懇談会が出した提言を受けて、75歳以上の高齢運転者に認知機能検査を義務付ける方針であり、具体的な実施方法の検討に入っている（表3）。

現在、法改正に係るパブリックコメントを募集しており（H18.12.29～H19.1.28）、今後、平成19年の通常国会へ向けて道路交通法の一部改正法案を提出し、平成20年秋の実施を目指している。

## COLUMN

内閣府「交通安全に関する特別世論調査」によると、高齢運転者の認知機能検査について、8割の人々が高齢者認知機能検査の導入を支持している。

（調査対象：全国の成人男女 3,000人、調査期間：平成18年10月5日～15日）※時事通信（H18.11.16）

表3 高齢運転者に係る記憶力、判断力等に係る検査の導入等についての提言（概要）

- 免許制度の見直しが必要である。
- 認知機能検査対象年齢案の考え方。

対象年齢案	考え方
60歳以上	より多くの運転者が認識するよう、機能低下する前の年齢を対象とする。
70歳以上	現在の高齢者講習の対象年齢である70歳以上の者全てを対象とする。
75歳以上	事故件数等が多く、検査を実施する必要性が高い。免許制度に初めて導入するに当たっては、必要性の高い年齢層を対象とする。

※現在の高齢者講習では、70歳以上の者に免許更新前の「安全運転知識講座や運転適正検査機材による診断、実技講習による運転行動の診断・指導」の受講を義務付けている。

- 高齢運転者標識（もみじマーク）の義務付けを含めて、表示促進を図るべきである。

〔法改正に向けた警察庁の主な検討内容〕※時事通信（18.11.30）より作成

- 75歳以上を対象として認知機能検査を導入する。
- 検査の結果を3区分に分類する。

## COLUMN


第一分類	認知症の恐れ	第二分類	認知機能低下の恐れ	第三分類	機能低下の恐れ無し
------	--------	------	-----------	------	-----------

第一、第二分類の運転者にはきめ細やかな安全教育を実施する。

第一分類のうち過去に事故や違反がある場合は医師の適性検査を義務付け、認知症と診断された場合は免許取消しとする。（※75歳未満でも希望者は受検可能。）

### （2）自治体その他の取組

高齢運転者による交通事故を減らすため、都道府県公安委員会が交付する「運転経歴証明書」等の確認により交通機関を割引で利用可能とするなど、「免許返納制度」に様々な特典を付けて、高齢者の運転免許返納を促す自治体等も現れている。産経新聞（H18.12.7）

高知県土佐清水市	平成17年7月より、市内商店街18店舗での買物が1割引。	
富山県富山市	平成18年4月より、路線バスや電車を利用できる約2万円分の乗車券を支給。運転免許の身分証明代わりとして、住民基本台帳カードや運転経歴証明書などの取得費も支給。	
埼玉県羽生市	平成18年10月より、タクシー会社が地元警察と協力して、タクシー運賃が1割引。	

### 4 今後の課題

高齢者の自動車運転事故を減らすためには、認知機能に問題のある運転者をきちんと見分け、免許不更新など必要な措置を取る必要がある。一方では、地域によって車が無ければ生活できない高齢者もいるため、免許返納等を行った高齢者の生活環境に配慮しつつ、自治体や地域の取組として検討を進めることが求められる。