

高齢運転者事故の現状と対策

専門職 渡部 英洋

目次

- | | |
|--|---|
| <p>1. 高齢運転者の事故の現状</p> <p>(1) 発生件数の状況</p> <p>(2) 高齢運転者事故の特徴</p> <p>(3) 高齢運転者の特性</p> <p>2. 政府における検討・提言</p> | <p>3. 対策と共済・保険の役割</p> <p>(1) 今後の高齢運転者の事故率</p> <p>(2) 体制面の補完としての役割</p> <p>(3) 個々の運転特性に適合した保障提供</p> |
|--|---|

1. 高齢運転者の事故の現状

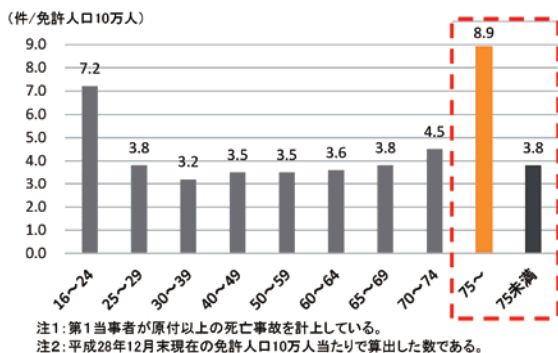
(1) 発生件数の状況

我が国は超高齢社会の到来を迎えており、特に近年、高齢者の運転によって、重大な死傷事故を引き起こすケースが相次いでいることが社会問題化している。

警察庁の報告によれば、75歳以上の運転者による死亡事故をみると、75歳未満の運転者と比較して、免許人口10万人当たりの件数が2倍を超えている（図1）。

また、75歳以上の運転者による死亡事故件数は、近年、横ばいで推移しているが、死亡事故件数全体が減少しているため、全体に対する構成比は上昇傾向にあり、平成28年は全体の13.5%を占めている（図2）。

（図1）運転者（第一当事者）の年齢層別運転免許人口10万人当たり死亡事故件数（平成28年中）



（出典）警察庁「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」（平成29年6月30日）巻末資料

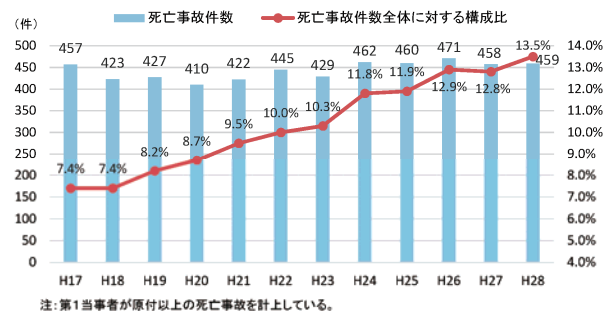
(2) 高齢運転者事故の特徴

このように高齢運転者については、全体としての事故率の高さが明らかであるが、事故の種類や要因についても統計上明確な傾向があり、加齢に伴い増加するパターンとしてその原因を分析することが、対策を検討する上で重要となる。

図3に死亡事故の種類別件数を示したが、75歳以上運転者では75歳未満と比較して、工作物衝突や路外逸脱など、単独事故が多くなっている。具体的類型としては工作物衝突、出会い頭衝突、正面衝突の順に多く発生しており、これらは年齢が上がるほどさらに件数が増加する傾向にある。

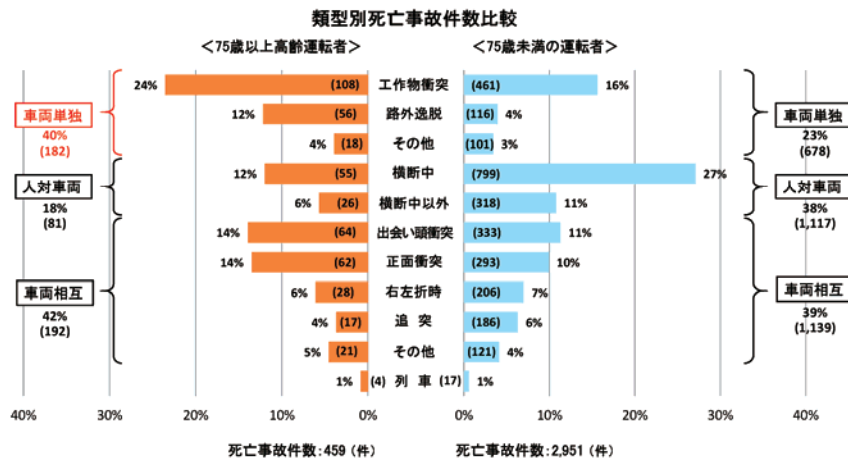
また、死亡事故の人的要因をみたのが図4

（図2）75歳以上の運転者による死亡事故件数及び構成比の推移



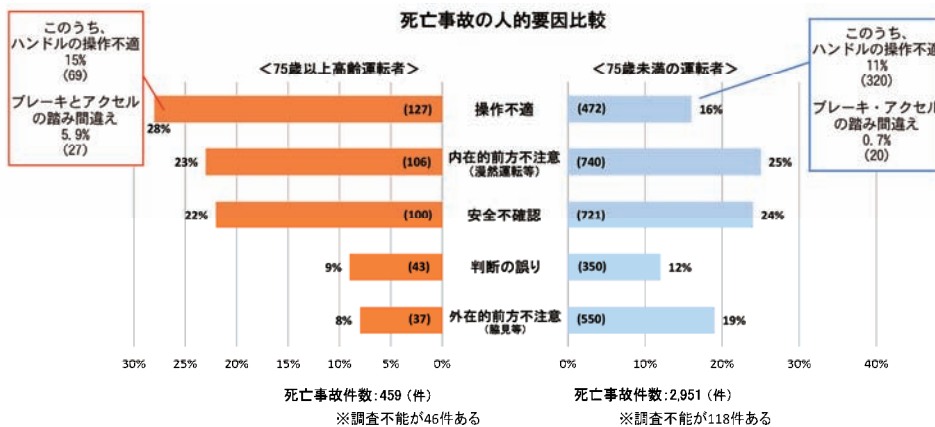
（出典）図1に同じ

(図3) 75歳以上高齢運転者死亡事故の類型別比較 (平成28年)



(出典) 図1に同じ

(図4) 75歳以上高齢運転者死亡事故の人的要因比較 (平成28年)



(出典) 図1に同じ

であるが、操作不適が最も多いのが75歳以上運転者の特徴であり、次いで内在的前方不注意(漫然運転等)、安全不確認の順に多く発生している。操作不適のうち、ブレーキとアクセルの踏み間違えが75歳未満の0.7%に対して5.9%と非常に大きな割合を占めているのが特徴的である。

(3) 高齢運転者の特性

これらの事故の傾向について、高齢者の主に加齢による次のような身体的特性によって引き起こされているというのが一般的に述べ

られる点である¹。

- ① 視力(特に動体視力)の衰え、視野が狭くなる、周囲の明るさの変化への順応速度の低下→周囲の様々な動き・道路標示等の見落とし
- ② 情報を認知し、判断し、的確な操作を行う速度の低下(反射神経の衰え)
- ③ 体力・筋力の衰え→ブレーキペダルの踏力の低下等
- ④ 疲労回復力の低下→長時間運転のリスク、漫然運転の誘発
- ⑤ 注意力・集中力の低下→見落とし、漫然

1 鈴木春男「高齢ドライバーに対する交通安全の動機づけ」国際交通安全学会誌(2011年2月)、北村憲康「高齢者の交通事故をめぐる対策と課題」(『高齢者の交通事故と補償問題』慶應義塾大学出版会(2015年3月)第3章)他による。

運転による路外逸脱

このような特性から、多くの複雑な情報を連続的に処理しなければならない状況下で高齢者は事故を起こしやすい傾向がある。たとえば交差点において左折よりも多くの情報に対して迅速な判断が求められる右折での事故が増加しがちとなる。

また、心理面・運転操作面での特性として、長年の経験による慣れから生じるものとして、同一の状況下で事故経験がなかったことから推測でリスクをとる操作を行う傾向がある。「思い込み運転」とも言われ、周囲状況の確認が不十分なまま、『操作先行』運転となることが多い。さらに、高齢者心理の常として、長年の経験から自信過多となる面があり、自己を客観視できなくなる（他人の助言を聞き入れない）傾向がある。身体的衰えが徐々に進行するにも拘らず、このような心理的な自信・思い込みはむしろ強まる点と相俟って危険が高まることになる。

このような加齢に伴う衰えが進む中で、多くの情報を認知して的確に判断・操作するためには、常時余裕をもって慎重な運転に徹することが重要である。そのためには周囲の配慮・理解も必要であり、高齢者マーク装着（車両前後）の義務化等も検討に値しよう。また、本人の意識面に関しては、如何にして本人に客観的に危険を認識させるか、気付かせるかの視点が重要となる。

このような高齢者の特性も踏まえた上で、政府において以下のような検討が進められている。

2. 政府における検討・提言

<高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議での検討>

高齢運転者による重大事故が相次いで発生したことを受け、平成28年11月15日、政府は「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」を開催した。同会議における総理指示を受け、平成29年1月から警察庁において「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議（以下「有識者会議」という。）」が開催され、高齢者の特性が関係する交通事故を防止するための必要な方策について幅広く検討が行われ、6月30日に「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」が取りまとめられた。

当該提言の概要は(表1)のとおりであるが、有識者会議で出された主な意見での特徴的なものと、それに対して取りまとめられた今後の方策を抜粋すると以下のとおりである。

ア 運転免許制度と認知症との関連

認知症の診断によって一律に運転免許を取り消すのではなく、軽度の症状の場合は実車試験によって運転技能をチェックすべきという意見や、実車試験で問題がなくてもまだらに症状が出るのであれば運転を断念させるべきとの意見が出された。一方でそもそも認知症と運転技能との相関自体に疑問の意見²も出された。

この点から、認知症と運転技能に関する医学的知見の蓄積を踏まえた調査研究を進めるとともに、各相談窓口との連携強化等、認知症への早期対応を図るべきとも整理されている。

イ 加齢に伴う視野障害・身体的機能の低下の個人差を考慮しきめ細かい対応を

加齢による視野障害・身体機能の低下の程度は個人差が大きく、年齢のみで一律に運転を制限することは問題であり、都市部・地方

2 「運転が危険な認知症患者なら、そもそも車を動かさない」（＝認知機能検査では例えばブレーキとアクセルを間違えるなどのパニックの起きやすさは予想できない。高齢者の重大事故は認知機能以外の要因で起きている面が大きい。）などの見解もある。（和田秀樹「高齢者の運転免許返上は平均寿命を短くする!? 専門外コメンテーターの印象論に感じる危険性」日経ビジネスオンライン 2017年1月17日 など）

(表1)「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」(平成29年6月30日)のポイント

※警察庁公表の同提言(概要版)に筆者加筆

- 〔共通認識〕…①高齢運転者の事故の特徴や要因を的確に把握し、効果的な対策を講じること
②単純に年齢にのみ着目し、一律に取り扱うのではなく、きめ細かな対策が必要
- 1 平成29年3月改正道路交通法^(注1)の確実な施行
 - 医師会等関係団体との連携強化により、診断を行う協力医師の確保に向けた取組の推進
 - 自動車教習所の高齢者講習の受講待ち期間の短縮等の取組推進(都道府県公安委員会の直接実施等による)
 - 2 認知症を始めとする運転リスクとそれへの対応
 - (1) 認知症への対応…①認知症と運転技能との関係を含めた対策のあり方に関する調査研究の実施、②認知症のおそれがある者への早期診断・早期対応
 - (2) 視野障害への対応…①視野障害と交通事故の関係について検証を行い、適切な視野検査方法の有無等について調査研究の実施、②視野障害に伴う運転リスクに関する高齢運転者への広報啓発活動推進
 - (3) その他の加齢に伴う身体機能の低下への対応…①加齢に応じた望ましい運転の在り方等に係る交通安全教育等を推進(個々の能力や特性に応じたきめ細かな指導を行う高齢者講習の適切な実施、高齢者の運転寿命の延伸の可能性についても配意)、②高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究の実施(運転可能な車両や地域、道路を制限する限定条件付き免許の導入可否の検討、個人差や高齢者・関係者の負担増加問題も考慮した運転免許制度の在り方の調査研究)
 - 3 運転免許証の自主返納等
 - 自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策を周知するための広報啓発活動の強化
 - 本人が納得したうえで自主返納できるよう運転適性相談の充実・強化
 - 高齢者の移動のニーズの差異も考慮し、運転免許がなくても高齢者が安心して暮らせる環境の整備
 - 4 先進安全技術等
 - 安全運転サポート車(セーフティ・サポートカーS)^(注2)の普及啓発(機能の限界や使用上の注意点の周知を含む)
 - 出会い頭衝突事故の防止に効果が期待される交差点安全支援機能や逆走防止技術等の様々な技術の活用
 - 交通事故の削減および高齢者の移動手段の確保にも期待される自動運転の実現に向けた法制度面の課題検討等の取組の推進
- (注1) 75歳以上の運転者に対し、改正前は、認知機能検査及び高齢者講習が運転免許証の更新時のみに行われてきたが、改正後は一定の違反行為をした者に対して臨時認知機能検査を行うこととなった。また、これらの認知機能検査の結果、認知症のおそれがある等と判定された者に対しては、医師の診断が義務付けられた。
- (注2) 国土交通省「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」の中間取りまとめ(平成29年3月31日)において、自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車を「安全運転サポート車(Ver 1.0)」と定義し、その愛称を「セーフティ・サポートカーS」と定めた上で、これを官民挙げて普及啓発していく方針が示された。

部の地域ごとの事情がある中で運転できなくなった者に対する移動手段の確保の問題も生じる。また、運転免許証の有効期限短縮等の方策については、高齢者自身の負担に加え、高齢者講習の実施負担、医師の負担も増加するという問題も生じる。

このような人員確保・体制面の問題が生じる中であっても、それぞれの高齢者の運転リスクに応じたきめ細かな対応を実施していくことが必要であり、実車試験導入の可否・運転免許制度の在り方等を含めて調査研究すべきと取りまとめられている。

また、高齢者の運転寿命の延伸の可能性に

についても配慮すべきとしている。

ウ 本人の「気付き」の重要性

高齢者は自らの運転を過大評価する傾向があるため、実車指導やドライブレコーダーを活用した個人指導等によって本人にリスクを自覚させることが重要との意見が出されている。これによって高齢者が納得感を深めて安全運転に心掛けるようになり、結果として運転寿命を延伸することにつながる可能性の検証も行うべきとの意見も出されている。同時に自己の運転技量の限界を把握して自主的な運転免許返納にもつながるとの意見が出されている。

エ 先進安全技術の活用・普及の推進

昨今の自動運転技術開発は、「安全運転支援」の面で実用化が著しいが、有識者会議では道路等のインフラの技術を含めて可及的速やかに開発・普及させるべきとの意見が大勢であり、一方で高齢者に機能の限界や注意点を正しく周知することも重要との意見であった。

この点から、関係機関と連携し試乗会を実施するなどして安全運転サポート車の普及啓発に努めるべきとし、自動ブレーキでは防ぎきれない出会い頭衝突事故等の防止に効果が期待される交差点安全支援機能の活用に向けたインフラ整備の推進も必要としている。

オ 運転免許制度のあり方

中長期的な課題として、上記のような技術進展を踏まえて、先進安全技術が搭載された自動車のみを運転できる免許や、運転可能な地域や道路を制限したりするなどの限定条件付免許について、外国における制度も参考としつつその導入可否を含めて検討すべきと整理されている。

3. 対策と共済・保険の役割

(1) 今後の高齢運転者の事故率

以上のような政府の今後の対応策を踏まえ、今後の高齢運転者の事故率の見通しを予測すると、安全運転サポート車の普及や交通通信インフラなど先進技術の開発および高齢者講習の強化により、高齢免許保有者における事故率自体は低下が見込まれる。特に、高齢者に多くみられる事故類型（工作物衝突・路外逸脱・出会い頭衝突）や人的要因（操作不適（ハンドル操作、アクセル・ブレーキの踏み間違い等）、安全不確認）に関して、最新の安全技術は効果が大きい³といえよう。

一方で、自動車保険の昨今の事故リスクの低下により、損害保険料率算出機構が5月に参考純率を引き下げており、これを受け、損害保険会社各社は2018年に平均保険料を引き下げる方針であるが、反面、高齢者などは上がる場合もあると一部で報道されている。

この点に関しては、1.で記したような現状の高齢運転者の事故率の高さを考慮すればやむを得ない面もあるが、長年、無事故を続けたにも拘らず、単に年齢ランクが上がるという理由で引き上がるというのは納得感の面で問題となり得る。これは有識者会議で出された意見（「運転技能の低下の程度は（特に高齢者で）個人差があり、年齢による一律の扱いは不相当」）と同様の考え方といえる。特に今後の高齢化社会において年金生活の高齢者の保険購入可能性が厳しくなることは避けなければならない。

国土交通省のアセスメントにおける項目追加の方針⁴からも、より安全運転サポート車を普及推進する取組みが強化され、高齢者の危険を低下させる要素が大きくなると考えられるが、これによる保険料の安全割引き・引下げが、高齢者年齢区分の基本料率の上昇を相殺するだけの水準となり得るかが重要となる。

(2) 体制面の補完としての役割

－日常のサポート機能－

有識者会議では、高齢になるほど個人差が拡大し、免許更新サイクルの短縮化の検討に加えて検査体制・教習体制の強化等、体制の充実化を図り、きめ細かな対応が必要であるという提言がなされたが、警察、公安委員会等の公的機関や自動車教習所、医師の体制等についての制約があり、信頼度の高い水準を

3 「自動運転の「交通事故削減効果」データで読み解く」日経電子版（2017年7月27日） 他

4 国土交通省で1995年から実施している「自動車アセスメント」における「予防安全性能評価」に関して、近年の高齢者の運転ミスによる事故の増加などを踏まえ、①歩行者を検知する自動ブレーキの夜間の作動状況、②アクセルとブレーキの踏み間違いによる急発進を抑制する装置、③事故を起こした際、自動で消防に通報する装置、の3項目を評価項目として追加する。（「車の安全評価項目を拡充 国交省、来年度から」『日本経済新聞』2017年8月14日）

維持しながらの早期実現には課題が多いのが現状である。

また、個々の検査・試験の際に問題がなかったとしても、身体機能全般の衰えは徐々に進行するものであり、運転技能の日常的な観察が必要といえる。

さらに、今回の改正道路交通法で特に重視されている認知機能について、個々の運転技能との関連性が十分には解明されていないという見方があり、その点からも、より日常のデータ収集が必要と指摘されているところでもある。

この点に関して、保険業界では、近年になって、日常の運転性向を通信手段を用いて把握する「PHYD」（運転行動連動型）タイプのテレマティクス保険の検討・開発が本格化している⁵。英国・米国において先行して導入されてきたが、国内損保会社においても、専用車載器、スマートフォン専用アプリ等を用いて、安全運転支援とともに日常の運転性向を把握し、それを運転者（家族等も含む）に情報提供する保険の開発がリリースされてきている⁶。

公的機関等の高齢者対応の体制面の制約を考慮すれば、その補完として、このような保険技術が関与する余地が大きいと思われる。あるいは本人へ客観的に日常運転での技能レベルを認識させ、周囲の家族等にも通知・共有することによって本人の自覚・気付きにつなげて安全運転に資することができるという意味で、今後、中心的な役割を保険業界が担

う可能性は十分考えられよう。

(3) 個々の運転特性に適合した保障提供

また、日常のデータ収集から、独自の保障仕組みの検討のきっかけともなり得る。個々の運転の性向（急加速・急ブレーキ・急ハンドルの頻度等）は勿論であるが、運転の場所・時間などのデータも収集し、それらの制限を設けることでリスク低減効果があるかの分析を進め、新たな仕組みの設計も考えられよう。安全運転サポート車専用や運転条件に制限を設けた免許制度等の検討が有識者会議で提起されているが、これに対応した保障提供という側面もあり、分析結果を踏まえて、たとえば運転条件に制限を付すとともに独自のニーズに対応するサービスを付帯した高齢者向けの保険⁷なども検討の俎上にのぼり得ると考えられる。

近年の安全支援技術の進展により、自動車分野の収入保険料が減少する点に危機感を抱く傾向がみられるが、今後増大する高齢者層とのつながりを深めるサービス展開により、損害共済・保険分野への信頼を高める方策を検討することが必要と考えられる。また、高齢化社会における新たなリスクが今後顕在化してくるのを踏まえ、新規分野への保障展開により活路を見出す視点も重要であろう。

（平成29年9月6日 記）

5 テレマティクスサービスの内容と現状、効果等については、松吉夏之介「自動車事故の防止に向けた損害保険会社の取り組みについて」『共済総研レポート』No.151（2017.6）で詳述しており、当該サービスにおける「運転者個々の交通事故リスクを可視化する技術」は今後の交通事故対策全般に有用な技術と考えられる。

6 一例として、本年6月27日にMS&ADインシュアランスグループの2社が「高齢者とその家族等に安心を届ける「見守る」新自動車保険の開発について」をリリースし、最新のテレマティクス技術を活用して危険運転時等に注意喚起するアラートや総合的な運転診断結果のレポートを提供するとともに、家族等にも通知するサービスなどを行う自動車保険を2017年度中に販売開始するとしている。なお、テレマティクス分野で先行する英国・米国の現状をみても、テレマティクス保険は割引のみ可能で割増は困難であることから収支面を考慮すれば保険料への広範な適用は直ちには難しい面がある（『損保総研レポート』第108号（2014年7月）、同第111号（2015年5月））ものの、我が国の大手損保においても、今年度中に、契約対象は限定があるが、割引制度を設定したテレマティクス保険を販売する旨のリリースがされてきている状況にある。

7 堀田一吉「高齢者の交通事故と高齢者福祉」（『高齢者の交通事故と補償問題』慶應義塾大学出版会（2015年3月）第9章P.216）