



## 高齢者運転事故と防止対策

MS&AD 基礎研究所株式会社(社長 深澤 良彦)は、2017年2月、日常的に自動車を運転している、全国の1,000人を対象に、「自動車運転と事故」をテーマとするアンケート調査を実施しました。

本レポートでは、特に高齢者の自動車運転と事故に関する実態と意識、事故防止対策等について、調査で明らかになった結果の詳細をご紹介します。

### < 目 次 >

1. 調査概要	2
1.1 調査の目的	
1.2 調査方法	
1.3 調査対象者の属性	
2. 運転に対する自信	4
3. 「ヒヤリハット」と事故	5
4. 事故防止に関する意識	
4.1 運転免許への年齢上限設定について	6
4.2 高齢者の運転免許更新期間の短縮について	7
4.3 高齢者の運転事故対策に対する評価	8
5. 自動運転に関する意識	9
6. まとめ	12

## 1. 調査概要

### 1.1 調査の目的

2016年は新聞・テレビにおいて「高齢運転者による交通事故」が連日のように報道され、国民的な関心が高まるとともに、ある意味社会問題化した感もあった。こうした中、政府は11月15日に「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」を開催し、事故の未然防止に向けた対策について協議を開始している。

また、本年3月12日からは、高齢運転者事故の大きな要因となっているとみられる認知症対策を強化した改正道路交通法が施行されることとなっており、20年後には3人に1人が65歳以上になると言われる超高齢社会の本格到来に向け、種々の事故対策が準備され始めている。

本調査では、日常的に自動車を運転するユーザーの安全面での実態や、各種対策・自動運転などの新技術等についての考え方などについての最新状況等を把握し、対策に有用な情報を提供することを目的としており、特に高齢者を中心とする自動車事故と防止対策や運転者の意識に関する実態を種々の観点からとりまとめた。

### 1.2 調査方法

事前調査において、現在一定以上の頻度で自動車の運転を行っている、各年代の男女計1,000人を抽出し、2017年2月8日～13日の間にインターネットにより調査を行った。

### 1.3 調査対象者の属性

対象者1,000人(男性593人、女性407人)の主な属性は次のとおりである。

#### (1) 年齢

20～29歳、30～59歳、60～64歳、65歳～69歳、70歳～74歳、75歳～79歳の各年齢区分ごとに150人ずつ、80歳以上で100人(最若年20歳、最高齢94歳、平均44.7歳)。

20代は比較的事故の多い若年層、30～59歳は中堅の安定的運転者として、高齢者との対比を見る。

#### (2) 居住地域

全国47都道府県。

#### (3) 職業

会社員(16.2%)、専業主婦・主夫(22.2%)、無職(37.7%)、自営業・自由業(7.5%)、パート・アルバイト(8.3%)、学生(1.7%)等

#### (4) 運転の頻度

本調査対象者の運転頻度の割合は次のとおり。

①ほぼ毎日(36.8%)、②週に3～4回(26.3%)、③週に1～2回(26.5%)、④月に数回(10.4%)

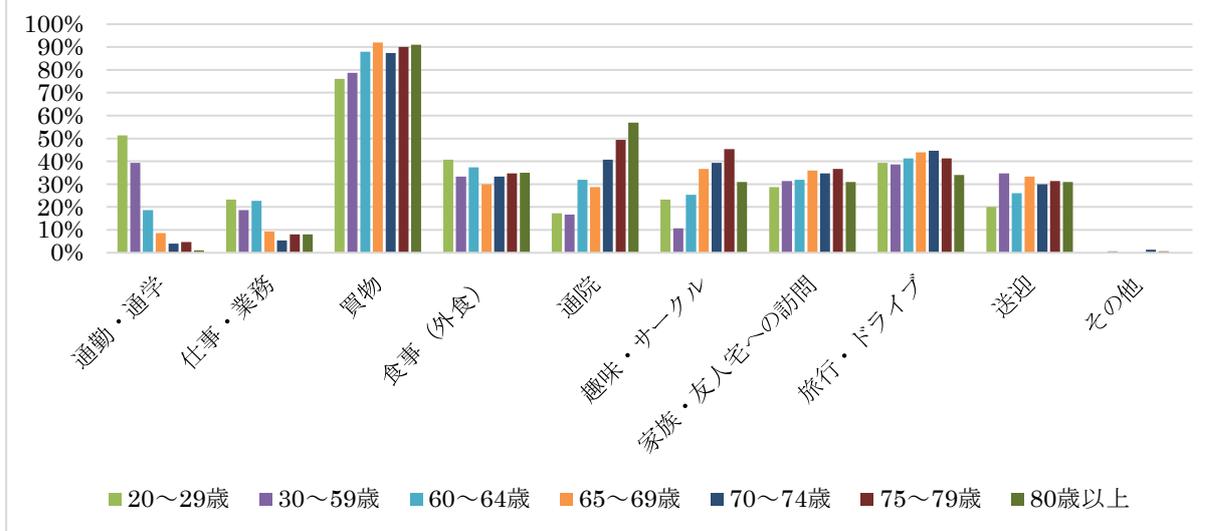
なお、上記①②の合計は全体で63.1%であるが、65歳以上を見てもこの割合は62.0%とほぼ減少しておらず、高齢になっても自動車利用のニーズは変わらず高くなっている。

#### (5) 運転の主な目的

年代層別での主な運転の目的は図表1のとおり。各年代を通じて最も多いのが「買物」で、60歳以降は特に割合が増加する。「通勤・通学」で若年・中堅層が多いのは当然ながら、「仕事・業務」で60～64歳が中堅層よりも多い割合となっているのが目を引く。

65歳以上の高齢者については、「通院」「趣味・サークル」での自動車利用が中堅層以下と比較すると多くなっているが、その他の目的においても全体にアクティブに自動車を活用していると言える。

＜図表 1＞ 運転の主な目的



(6) 「講習予備検査」の結果

「講習予備検査」は 75 歳以上のドライバーが免許を更新する際に受けることが義務付けられている検査で 2009 年 6 月から実施されている(別名「認知機能検査」)。記憶力・判断力を簡易に診断するものであり、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)」、第 2 分類「記憶力・判断力が少し低くなっている(認知機能低下のおそれ)」、第 3 分類「記憶力・判断力に心配はない」の 3 分類で判定が行われる。

検査の結果、「記憶力・判断力が低くなっている」との判定が行われた場合でも免許の更新は可能であるが、特定の交通違反を更新の前に行った場合は医師の診断が必要であり、認知症と診断された場合は免許が取り消される。

本調査で対象とした 75 歳以上 250 人の回答内訳は次のとおり。

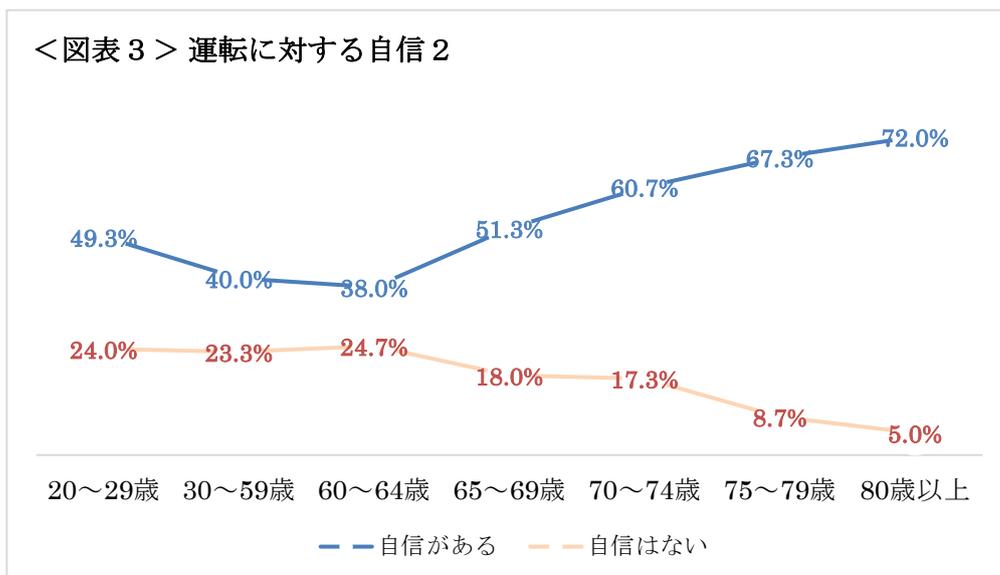
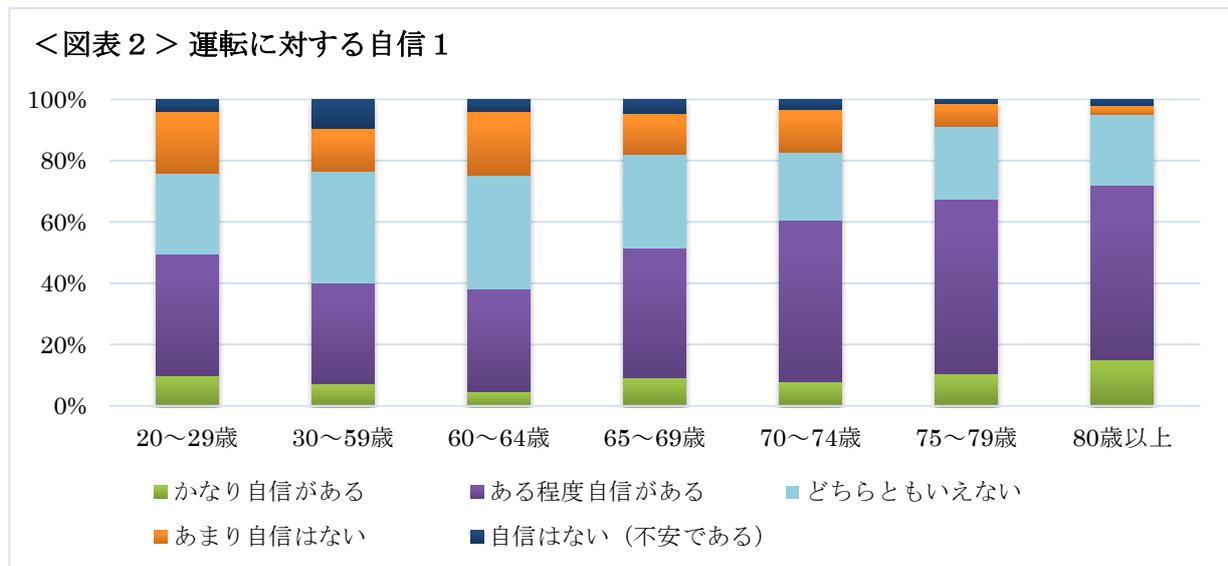
	第1分類	第2分類	第3分類	答えたくない・忘れた・まだ受けていない	計
	記憶力・判断力が低くなっている(認知症のおそれ)	記憶力・判断力が少し低くなっている(認知機能低下のおそれ)	記憶力・判断力に心配はない		
75~79歳	2	15	116	17	150
80歳以上	0	9	85	6	100
計	2	24	201	23	250 (人)
	0.8%	9.6%	80.4%	9.2%	100.0% (%)

なお 1 月に公表された 2015 年の警察庁データでは、第 1 分類 3.3%、第 2 分類 30.8%、第 3 分類 65.9%となっており、インターネットユーザーである本調査対象者はこれに比し良好な結果が出ているものと推察する。

## 2. 運転に対する自信

図表2と図表3は、各年代層別の運転に対する自信の割合。図表3は「かなり自信がある」と「ある程度自信がある」を「自信がある」、「あまり自信はない」と「自信はない(不安である)」を「自信がない」とまとめたものである。

20代から60代前半にかけては徐々に「自信がある」割合は減少していくが、その後65歳から運転に自信を持つドライバーの割合は急カーブを描いて上昇し、80歳以上では何と72.0%が「運転に自信あり」と回答している。もちろん、多くは長年の運転経験と無事故継続の歴史がベースになっていると推測するものの、視力や反射神経等の身体能力の衰えは必ずあるはずで、この現実と自己認識のギャップは他の多くの調査や研究でも問題視されている。



### 3. 「ヒヤリハット」と事故

図表4は、各年代層別の危険に遭遇した割合。ヒヤリハット経験とは、「突発的な事象やミスに、ヒヤリとしたり、ハットした」経験であり、①～⑩の危険種類ごとにヒヤリハット経験、および実際に「事故につながったケース」(以下「事故ケース」)の割合を示している。

#### ①アクセルとブレーキの踏み間違え

各報道でも大きくクローズアップされたこのリスクは、事故原因としては全体の中で6番目、75歳以上でも4番目である(事故原因トップはともに③ハンドル操作ミス)。年齢別では事故ケースで80歳以上が15.4%と最も多いが、運転歴が浅い20歳代も経験者が多く、ヒヤリハット経験では1位、事故ケースでも2位となっている。

#### ③ハンドル操作ミス

事故原因としては各年代において割合が非常に高く、特に75～79歳の事故ケースで30%と高い割合を示している。

なお、このリスクは運転に対する自信のある・なしにかかわらず、事故原因として多数を占めている。

#### ⑤前の車や停車している車への追突(玉突き)

本リスクについては、事故ケースとして70～74歳が23.5%、75～79歳が25.0%であり、20歳代の8.7%、30～59歳の12.5%と比して非常に割合が高く出ている。

本対比項目の中でも、年齢による傾向差が比較的顕著に表れている例である。

#### ⑦運転中の注意散漫

運転に関係のないことを考えたり、他のことに気をとられる・わき見をする、といったケース。

ヒヤリハット経験・事故ケース共に全体の中で2位と多くを占めている原因で、事故ケースでは20歳代の若年者と75歳以上の高齢者の割合が高い。

また、運転の自信度に関する分類でのクロス集計では、比較的「自信がある」層にヒヤリハット・事故ともに経験者が多く、講習予備検査の結果で第2分類(認知機能低下のおそれ)に属する高齢者では、このリスクがヒヤリハット経験・事故ケースともに最も多かった。

#### ⑧スリップ等でブレーキやハンドル操作が効かなくなった

事故ケースでは、スピードを出す傾向にある20歳代の若年層と30～59歳の中堅層に経験者が多く、年齢による傾向差がある項目の一つである。

#### ⑨(自分の視力が原因で)信号や車、歩行者が見えなかった

ヒヤリハット経験は、75歳以上の高齢者に多くみられているが、事故ケースとしては65歳以上の該当回答はいずれの年代も0であった。

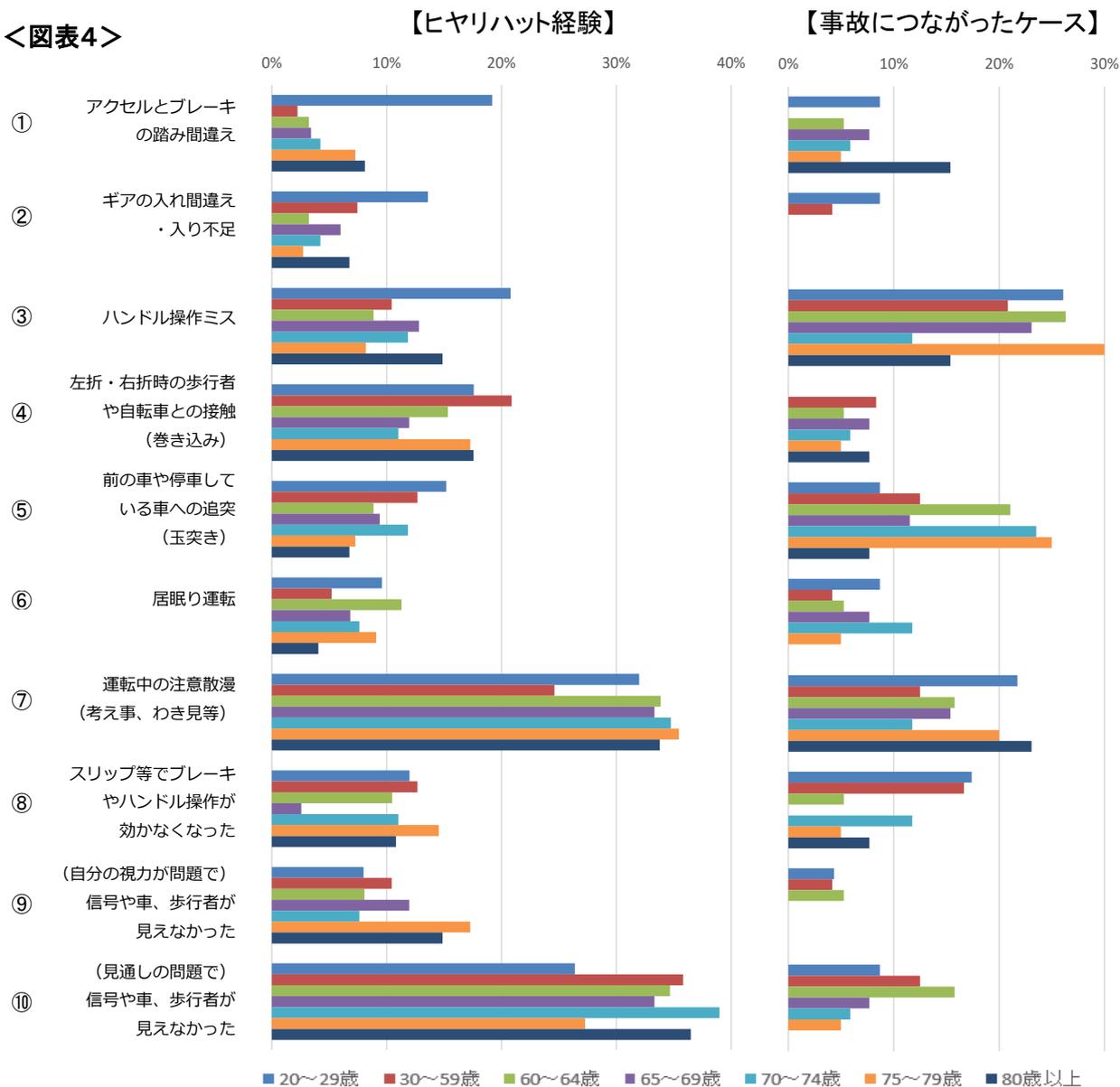
#### ⑩(見通しの問題で)信号や車、歩行者が見えなかった

夜間である、雨が降っていた、あるいは建物などの影響で見通しが悪くなっていたために、信号や車、歩行者が見えなかったというケース。

ヒヤリハット経験割合では全体で第1位。事故ケースでは60～64歳が最多である。

この他、図表4には分類していないが、「一般道・高速道での反対車線の逆走」は、ヒヤリハット・事故ケースともに、20歳代の若年層で若干の回答例が見られたが、65歳以上での回答は想定に反し、ほぼ0に近い回答割合であった。

＜図表4＞



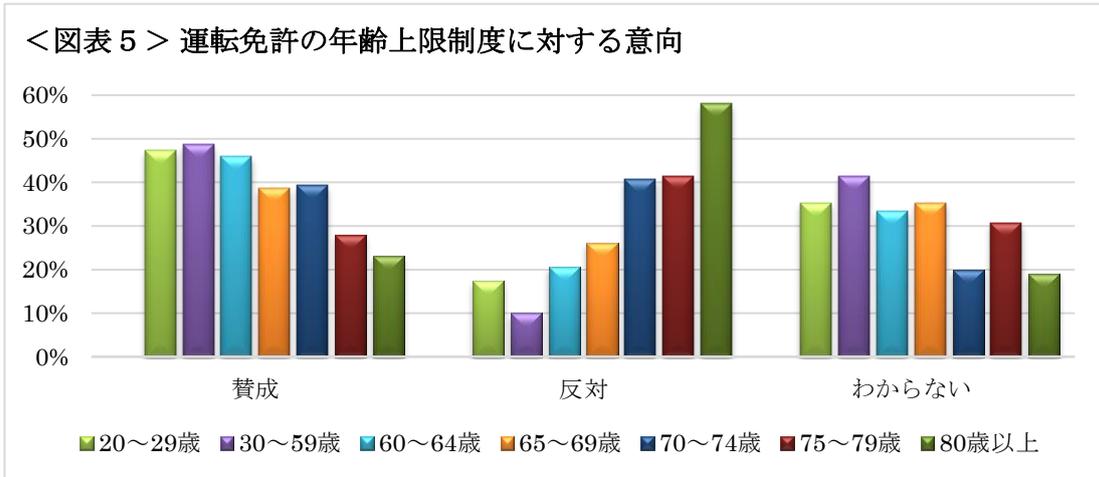
## 4. 事故防止に関する意識

### 4.1 運転免許への年齢上限設定について

現在は一定の年齢以上になると、講習が義務付けられたり、更新期間が短くなる、といった措置が取られているが、高齢者運転事故の報道が増加するに伴って、「取得できる年齢に制限があるように、返納する年齢にも上限を設けるべき」という議論も一部に出てきている。

本調査ではストレートに賛否を問うた結果、予想通りとはいえ、図表5のとおり、若年・中堅層は賛成が多く、高齢層は反対が多い、という結果が出た。

ただし、注目すべきは65～74歳の層において約4割が「上限制に賛成」と回答していることで、合計の割合では反対を上回っている。一方80歳以上では58%が反対と回答しており、70歳前後では「たとえ実施されても、もう少し上の年代」という意識がある可能性もある。

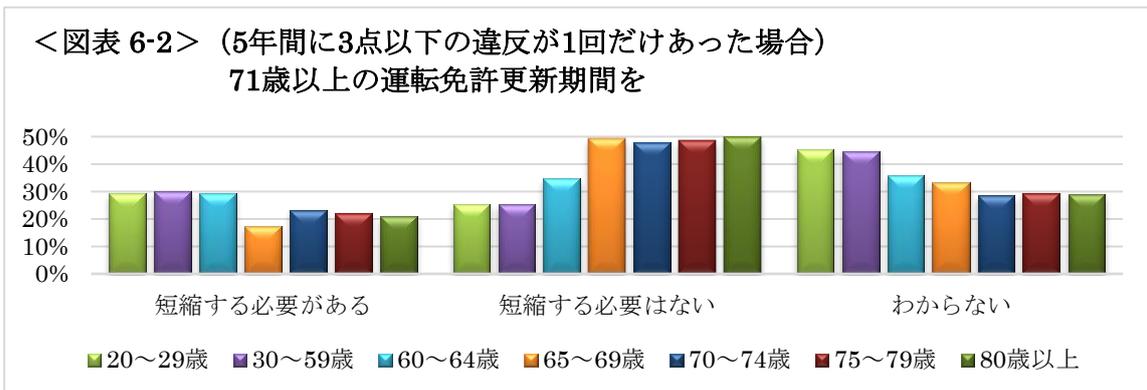
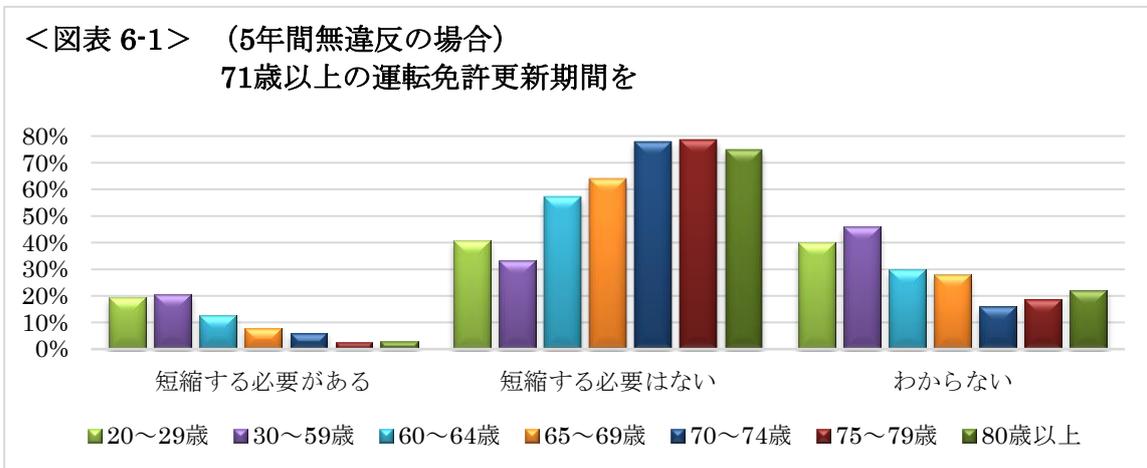


#### 4.2 高齢者の運転免許更新期間の短縮について

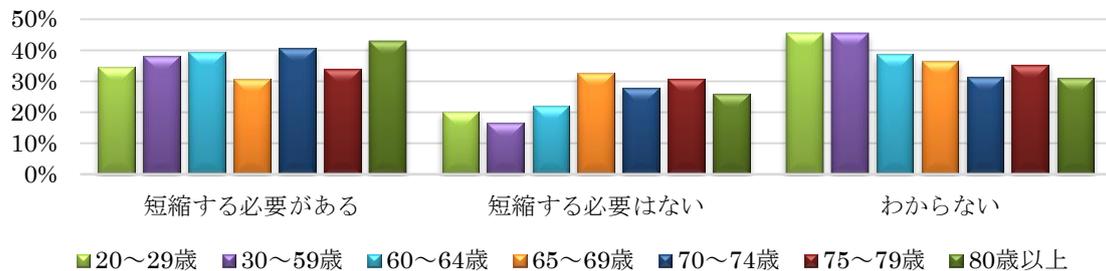
現在の運転免許制度では、過去5年間の違反履歴有無・回数に関わらず、71歳より更新期間が3年間となるため、本調査では「71歳以上の免許更新期間を短縮する必要があると思うか」という設問とした。

結果は図表 6-1 から図表 6-3 のとおりで、「短縮する必要がある」という回答は、違反の回数や点数が増えるごとに増加し、図表 6-3 のケースでは、各年代の差はなくなり、全年齢層で30～40%が必要ありと回答し、年代別平均でも「短縮する必要はない」を上回った。

また、「短縮する必要はない」との回答で、当事者である70歳以上の回答率は(5年間無違反の場合)80%弱、(5年間に3点以下の違反が1回だけあった場合)50%弱、(5年間に1点以上の違反2回、または6点以上の違反があった場合)30%弱と変化している。



<図表 6-3> (5年間に1点以上の違反2回、または6点以上の違反があった場合)  
71歳以上の運転免許更新期間を



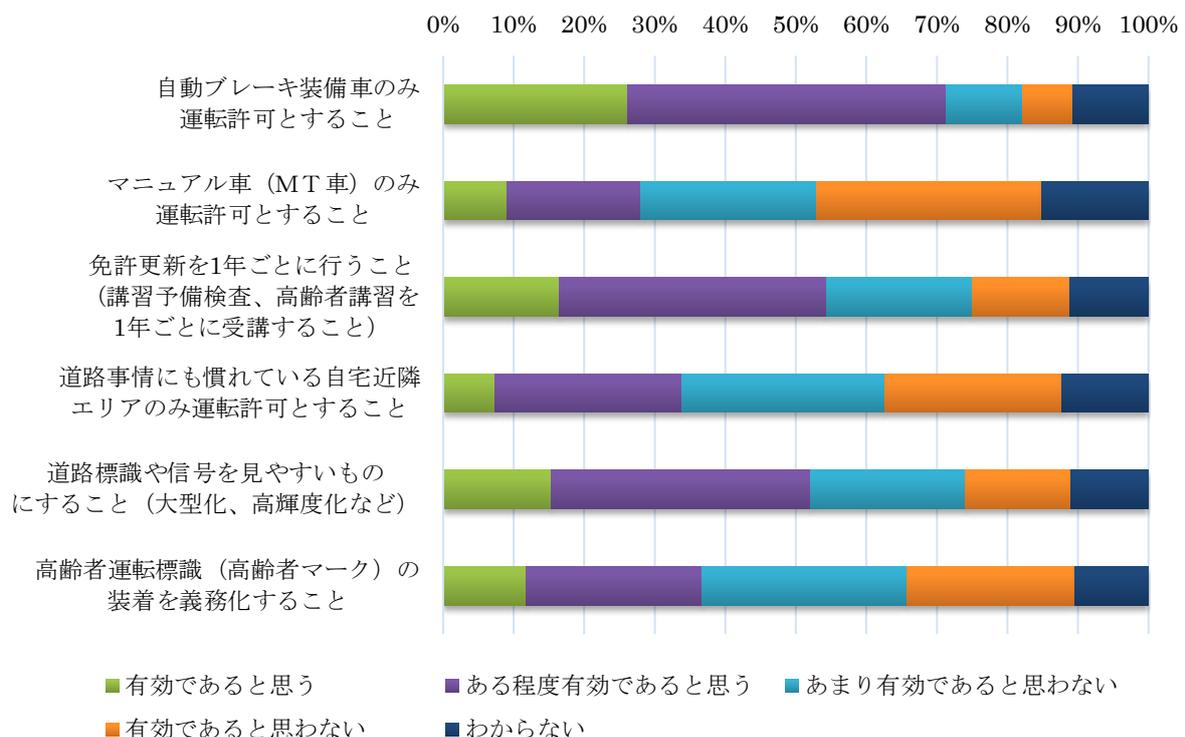
#### 4.3 高齢者の運転事故対策に対する評価

各年代層のドライバーは、高齢者の運転事故に対してどのような対策が有効と考えるかについて、質問を行った。全体での結果は図表7のとおり。

「有効であると思う」「ある程度有効であると思う」を合算した割合では、①自動ブレーキ装備車のみ運転許可(71.3%)、②免許更新を1年ごとに(54.4%)、③道路標識や信号を見やすいものに(52.1%)の順に高かった。

また、「マニュアル車(MT車)のみ運転許可」は本選択肢の中では最も有効性が低いと感じられているが、これは「3.ヒヤリハットと事故」で見たとおり、大きく報道されている高齢者のアクセルとブレーキの踏み間違いが、事故原因として突出して多いものではないことや、販売台数の9割を超えるAT車の普及で、慣れないMT車がかえって危険であるという印象も大きいように思われる。

<図表 7> 高齢者の事故防止に有効と考える対策



なお、「その他」で挙げられた「有効と考えられる対策」例は次のとおり。

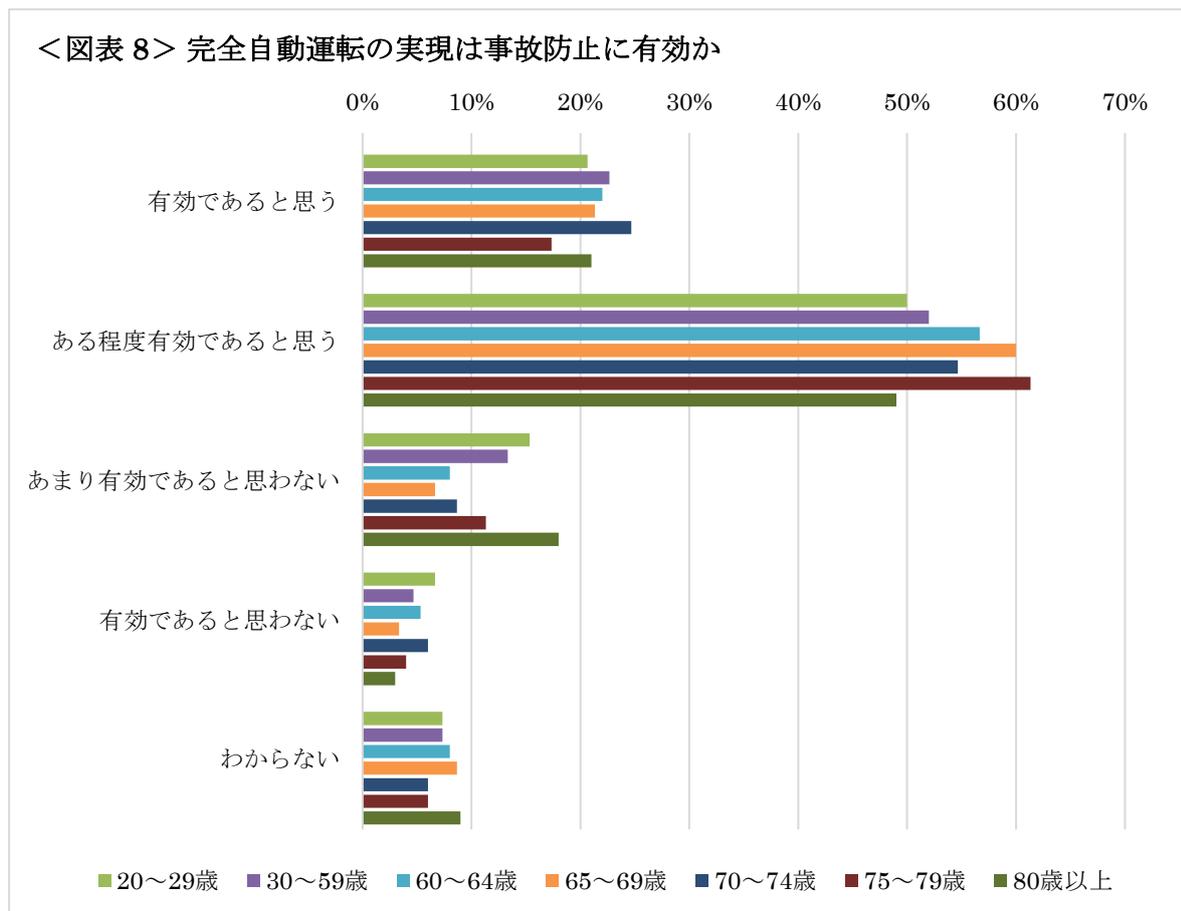
- 年齢上制限の導入
- 講習・検査・テスト、診断書提出義務など、客観的判断等の強化
- 同乗者の義務付け
- 急激なアクセル踏込操作を無効にする等、ハード上の対応

## 5. 自動運転に関する意識

自動運転技術は官民あがての取り組みにより、十数年後には日本でも完全自動運転が実現する、とされている。一方でその安全性や事故が起こった際の責任所在などの面で不安を抱いている人も多い。本設問では「人間の運転操作を行わなくとも自動で走行できる自動車」の事故防止への有効性と不安に思う点を聞いた。

図表 8 が事故防止への有効性に関する回答。全体で「有効」「ある程度有効」を合わせた割合は76.5%に達し、年代間のバラつきもさほど見られない。

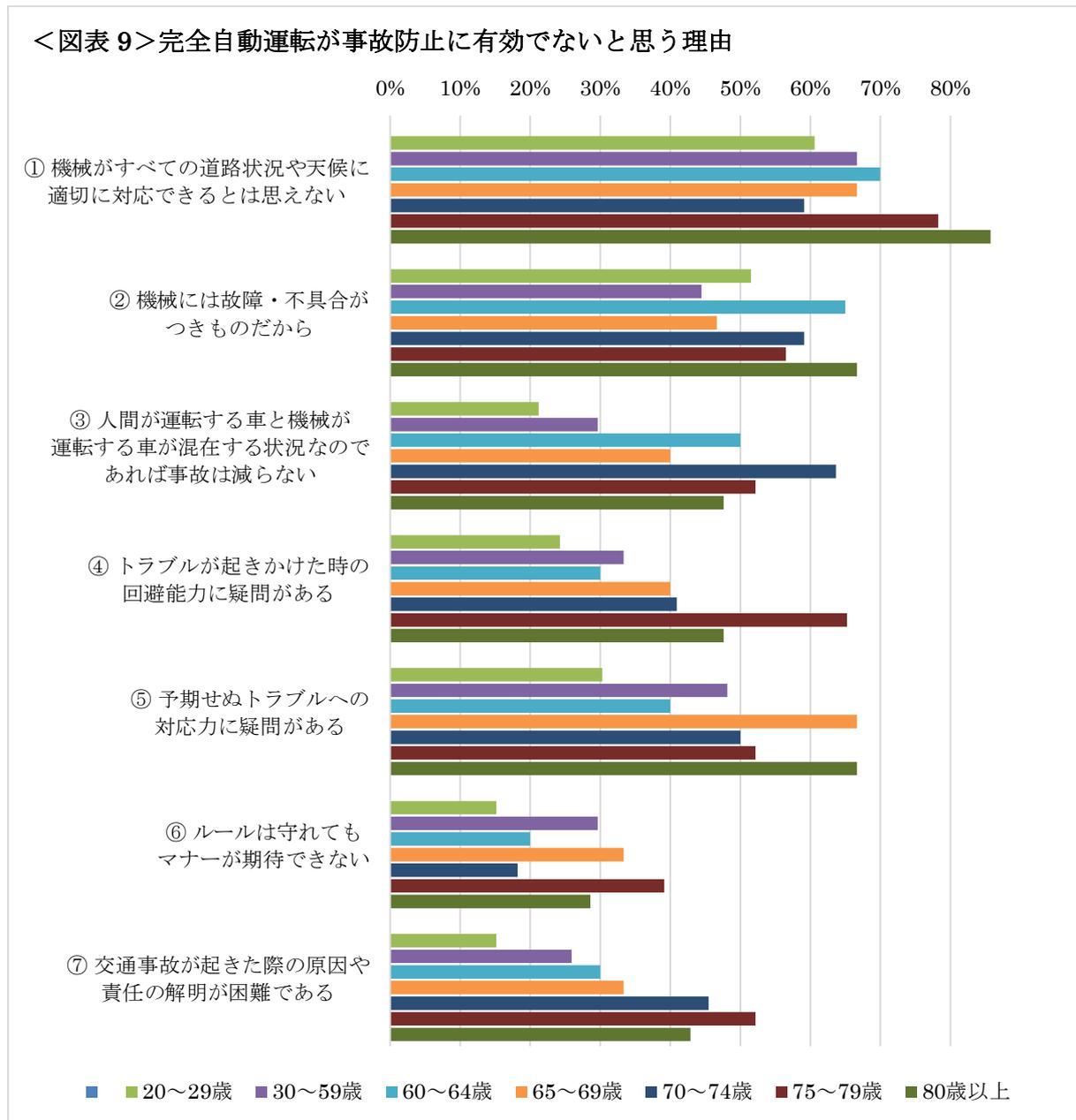
対して「あまり有効ではない」「有効ではない」の割合は全体で16.1%で、20歳代の若年層と80歳以上に否定的な意見が目立つ。



否定的な意見に関する内訳を聞いた結果が図表 9 である。

全年代で回答割合が多かったのは、①機械はすべての状況に対応できない(68.9%)、②機械には故障・不具合がある(55.3%)、⑤予期せぬトラブルへの対応力が不安(48.4%)の順であり、この上位3つの理由は、機械の機能や精度に対する不安である。

また、①～⑦について年代別に見ると総じて高齢者層に否定的意見が多いが、特に⑦の事故原因・責任の解明について、高齢者層の不安が大きくなっている。



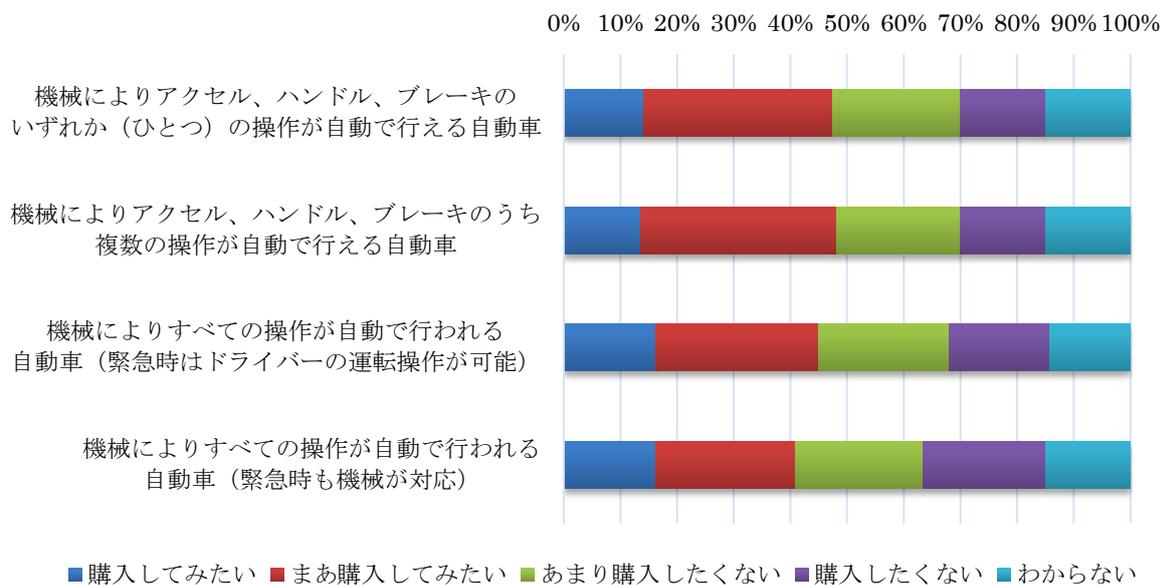
自動運転車(機能)について、購入意向を聞いた結果が図表 10 である。

ここでの自動運転機能の分類は、2016 年 6 月「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部」の「官民 ITS 構想・ロードマップ」での 4 分類に基づく。

「購入したい」「まあ購入したい」の合計割合は、完全自動運転の 40.9%から複数機能の 48.2%までと、全体ではほぼ半数に近い割合である。

なお、それぞれのレベルごとの年齢別区分では、20 歳代の若年層から 75 歳以上の高齢者層まで、年齢区分上での有意な差は見られず、購入意欲は世代間で均等に存在している。

＜図表 10＞ 追加費用が適正であれば自動運転機能を購入したいか



さらに、それぞれの自動運転機能がいくらであれば購入意欲が起こるかについて、別設問で聞いた結果が図表11で、「希望購入金額」は10万円刻みの金額帯ごとの希望割合を加重平均したものである。

「すべての操作が自動で行える機能」についても、現在市場に出回っている運転支援システムが、複数機能であっても約10万円前後であることから、低価格帯に引っ張られている面があるが、それぞれの商品価値については区別がなされた上での評価が行われた。

＜図表11＞ それぞれの自動運転機能の希望購入価格

	希望購入金額	備考
機械によりアクセル、ハンドル、ブレーキのいずれか（ひとつ）の操作が自動で行える機能	12.7万円	20万円未満が82.3%
機械によりアクセル、ハンドル、ブレーキのうち複数の操作が自動で行える機能	15.9万円	20万円未満が73.0%
機械によりすべての操作が自動で行われる機能（緊急時はドライバーの運転操作が可能）	19.2万円	20万円以上が38.2% 50万円以上が4.7%
機械によりすべての操作が自動で行われる機能（緊急時も機械が対応）	22.5万円	20万円以上が43.5% 50万円以上が9.1%

## 6. まとめ

高齢者運転事故に関しては、特定の事故パターンが繰り返し報道されたり、それにもなつて関連する統計が目を引きたり、といった事象が特に昨年より増加してきている。

高齢者人口、特に75歳以上の急増が見込まれる中、同年代層でも自動車利用ニーズが減少していくことはないと思われるが、有効な事故対策を進めていくためには、事故発生環境の実態を正確に把握することがより一層求められる。

「高齢者事故の増加は件数ではなく、発生割合で見えているか」、「発生形態はどのように多様化・深刻化しているのか」、「統計上歩行中の事故と運転中の事故を切り分けて示されているか」、等々の視点も持ちながら、全体像を把握することが必要ではないかと考える。

先日車両用信号機がLEDの活用により小型化される、という報道があったばかりであるが、前記4.3のとおり、「道路標識や信号を見やすいものにする」ことは各年代層で、高齢者の事故防止に有益であるという意見が多い。あくまでも明るさは「現在の水準を保った」ままであるならば、視力の衰えた高齢者にとって不利な改定にはならないのか、といった点は不安のあるところである。

また、「事故が多いならば運転の機会を制限しよう」という対策も、例えば高齢者の自動車利用目的で90%にもおよぶ買物需要に深刻な影響を与えるおそれがある。一律の対応は、地域交通が発達しておらず店舗数も限られた地域ではいわゆる「買物弱者・難民」を大量に発生させかねず、こうしたニーズを真摯に受け止め、個々の生活環境に即した、宅配・買物代行・移動販売等の整備を伴うことが必須要件であろう。

一方、技術の急速な進展により、自動運転機能は既に普及段階に入り、完全自動運転の実現も視野に入ってきている。前記5.の図表9にあるような不安要素や法的課題をクリアしていくハードルはあるものの、高齢者を含むドライバーの期待値は高く、是非確実にステップを踏み、「世の中で当たり前の交通インフラ」として普及することを望みたい。

事故のない、住みやすい日本を創り後世につなぐことは、我々世代の大きな使命と課題である。

以上