

リサーチレター <2021 No.1>

高齢者の自動車運転に関する実態と意識について～ アンケート調査結果より(2021年版)

【要旨】

- 自動車運転に対する自信は高齢になるほど高くなる。これは過去に実施した2019年、2017年の調査と同様の傾向である。
- 75歳以上の回答者の約6割は直近の3年間でヒヤリ・ハットの体験がないとしている。
- 75歳以上の回答者のうち運転免許証の返納を検討したことがあるのは15%に満たない。運転免許返納を検討する主なきっかけは、「高齢者による重大事故のニュースを耳にした」ことである。運転免許証の返納を検討したが返納しなかった主な理由は「他の移動手段もあるが不便なため」である。
- 4割超の回答者が「高齢者向けの安全運転支援機能付き自動車を前提とした免許証」があれば、それを取得して自動車運転を続けたいと答えているものの、2019年の調査結果に比べるとその値は減少した。

1. 調査の目的・背景

警察庁によれば、2020年末時点での我が国の運転免許保有者数は約8,198万人となっている。この値は1966年の統計開始以来増加を続けていたが、2019年より減少に転じている。その一方で、認知機能の衰えから、事故を起こしやすいとされる75歳以上の運転免許保有者は、2020年末時点で約590万人となり、2015年末時点から約112万人増加しており、2020年末時点で運転免許保有者全体の7.2%を占めるに至った。

我が国における交通死亡事故件数は年々減少している。警察庁による「原付以上運転者（第1当事者）の年齢層別死亡事故件数」の統計では、2020年の死亡事故件数は2,408件で、2019年に対し、13.4%減少した。このうち75歳以上の高齢運転者による死亡事故は333件と、全体の13.8%を占める。

2020年度末時点の20歳代の運転免許保有者が全体に占める構成比は12.2%であるのに対して、死亡事故件数が全体に占める構成比は13.0%と、わずかに0.8ポイントの差しかない。これに対し、75歳以上の運転免許保有者が全体に占める構成比（7.2%）と、それらによる死亡事故件数が全体に占める構成比（13.8%）の差は6.6ポイントと大きい。このことには注意を要する。

このように、高齢運転者の事故防止の取り組みは今後も重要な課題である。そこで、高齢運転者の事故防止の取り組みへの貢献を目的とし、2021年7月にMS&ADインターリスク総研は自動車運転者に対するアンケート調査を実施した。

本稿では、本調査の結果を紹介するとともに、高齢運転者の実態について明らかにしていく。あわせて、2019年8月および2017年2に同様の目的で実施したアンケート調査結果との比較により、高齢運転者の意識の変化について考察を試みる。

2. 調査の概要

(1) 調査実施期間

2021年7月7日～9日に実施した事前調査において、「月に数回以上運転することがある」と回答した各年代の男女計1,000人を抽出し、2021年7月15日～18日の間にインターネットによる調査を行った。

(2) 回答者属性

対象者1,000人（男性500人、女性500人）の主な属性は以下のとおりである。

①年齢

20～29歳、30～59歳、60～64歳、65歳～69歳、70歳～74歳、75歳～79歳の年齢区分ごとに150人、80歳以上が100人（最若年20歳、最高齢88歳、平均60.7歳）。

②運転の頻度

単位：%

	ほぼ毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に数回	計
全体	32.0	29.6	26.1	12.3	100
20～29歳	40.7	20.7	26.0	12.7	100
30～59歳	40.0	20.0	26.7	13.3	100
60～64歳	32.0	30.7	24.7	12.7	100
65～69歳	29.3	29.3	27.3	14.0	100
70～74歳	27.3	34.0	26.0	12.7	100
75～79歳	28.7	36.0	27.3	8.0	100
80歳以上	23.0	40.0	24.0	13.0	100

③職業

無職（29.7%）、専業主婦・主夫（21.9%）、会社員（22.4%）、パート・アルバイト（10.9%）、自営業・自由業（7.5%）、学生（1.0%）等

④居住地域

単位：人

都道府県	回答者数
全体	1,000
北海道	39
青森県	7
岩手県	8
宮城県	20
秋田県	4
山形県	8
福島県	10
茨城県	25
栃木県	16
群馬県	16
玉県	64
千葉県	64
東京都	100
神奈川県	82
新潟県	13
富山県	11
石川県	4
福井県	5
山梨県	5
長野県	22
岐阜県	14
静岡県	33
愛知県	92

都道府県	回答者数
三重県	13
滋賀県	12
京都府	14
大阪府	55
兵庫県	51
奈良県	17
和歌山県	11
鳥取県	8
島根県	4
岡山県	12
広島県	25
山口県	12
徳島県	6
香川県	8
愛媛県	10
高知県	3
福岡県	29
佐賀県	3
長崎県	5
熊本県	10
大分県	8
宮崎県	5
鹿児島県	9
沖縄県	8

3. 調査結果

(1) ご自身が運転される時の主な目的(複数回答)

表1にあるように、運転の主な目的について年代を問わず最も回答が多いのが「買い物」である。60歳以上の回答者の90%超が「買い物」と回答していることには注目したい。また、「通院」は年代が上がるにつれて回答の割合が上昇し、「80歳以上」になると67.0%となる。

【表1】自動車運転の主な目的(年代別)

単位: %

年代	20-29 歳	30-59 歳	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
通勤・通学	51.3	38.0	30.0	12.7	8.0	8.0	1.0
仕事・業務	22.0	22.0	15.3	10.0	11.3	10.0	5.0
買い物	75.3	86.0	94.0	95.3	92.7	92.0	96.0
食事(外食)	37.3	43.3	38.0	50.0	38.7	46.0	49.0
通院	11.3	30.0	37.3	50.0	51.3	55.3	67.0
趣味・サークル	22.7	22.7	19.3	24.7	38.7	38.0	40.0
家族・友人宅への訪問	27.3	38.0	33.3	42.7	40.0	32.7	45.0
旅行・ドライブ	36.7	46.7	40.0	46.0	39.3	40.7	43.0
送迎	16.0	39.3	41.3	38.7	38.7	38.7	40.0
その他	0.0	0.0	0.7	2.0	1.3	2.7	4.0

(2) ご自身の運転には自信がありますか

表2にあるように、65歳以上の回答者の「かなり自信がある」と「ある程度自信がある」の合計は50%を超えている。「80歳以上」の「かなり自信がある」の回答の割合は全年代で最も高い17.0%となった。対照的に「自信はない(多少の不安がある)」とする回答は年代が上がるにつれ低下する傾向にある。

【表2】運転に対する自信(年代別)

単位: %

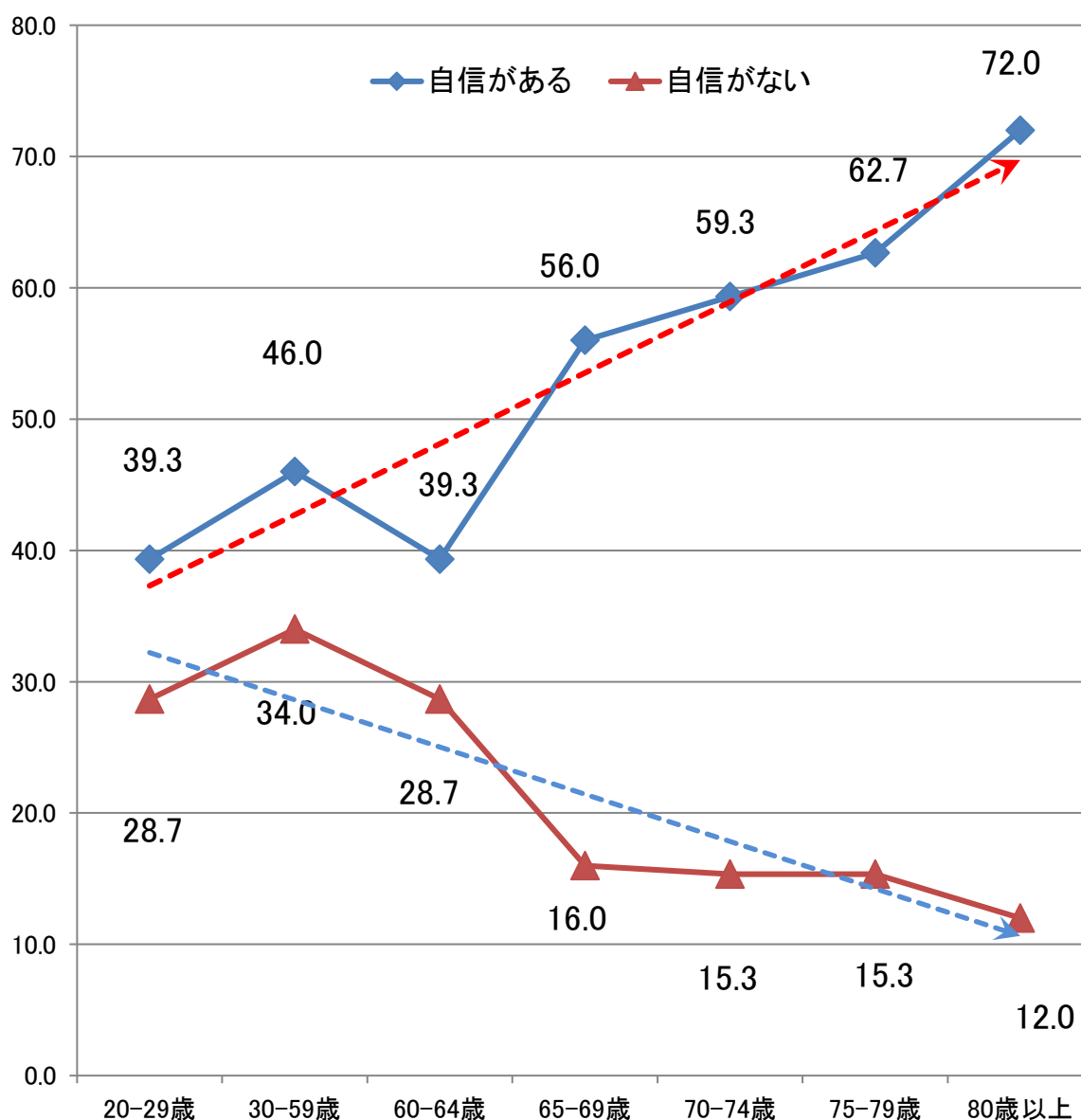
	20-29 歳	30-59 歳	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
かなり自信がある	3.3	7.3	7.3	6.7	8.7	10.0	17.0
ある程度自信がある	36.0	38.7	32.0	49.3	50.7	52.7	55.0
どちらともいえない	32.0	20.0	32.0	28.0	25.3	22.0	16.0
あまり自信はない	20.0	26.7	24.0	12.7	12.0	12.7	9.0
自信はない(多少の不安がある)	8.7	7.3	4.7	3.3	3.3	2.7	3.0
計	100	100	100	100	100	100	100

図1では、「かなり自信がある」と「ある程度自信がある」の回答の合計を「自信がある」とし、「あまり自信はない」と「自信はない(多少の不安がある)」の回答の合計を「自信がない」として、年代別に比較をした。図1のグラフは、年代が高くなるとともに運転に対する自信も高くなる傾向を表している。75歳以上の回答者の66.4%が「自信がある」ことになる。

なお、破線は、各折れ線グラフの近似直線である(赤破線グラフ：青折れ線グラフの近似直線、青破線グラフ：赤折れ線グラフの近似直線)。

【図1】自動車の運転に対する自信(年代別)

単位：%



(3) 直近3年以内の運転で、ご自身の不注意・過失によって「ヒヤリ・ハット」¹を経験しましたか

全体では、ヒヤリ・ハット経験が「ほとんどない」の回答は17.1%であった。年代別に見ると「80歳以上」の「ほとんどない」の回答は23.0%と最も高い。また、「20～29歳」の「よくある」の回答は7.3%と全年代で最も高い（表3）。

図2は「よくある」と「たまにある」の回答の合計を「経験あり」とし、「あまりない」と「ほとんどない」の回答の合計を「経験なし」として年代別にグラフにしたものである。「60～64歳」から年代が上がるにつれ「経験なし」が増加する傾向にある²。75歳以上の回答者のうち、58.8%はヒヤリ・ハットの経験がないことになる。

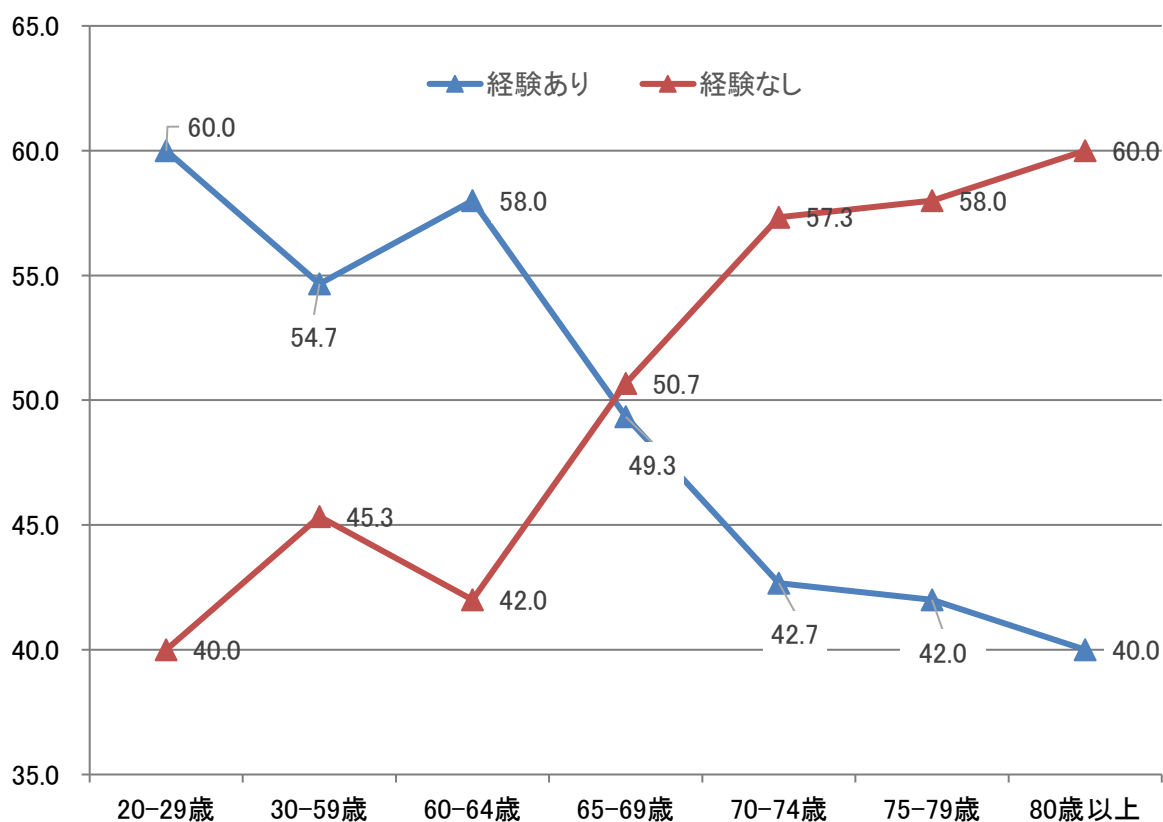
【表3】ヒヤリ・ハットの経験(年代別)

単位：%

	全体	20-29歳	30-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
よくある	3.5	7.3	5.3	5.3	0.7	1.3	2.0	2.0
たまにある	46.5	52.7	49.3	52.7	48.7	41.3	40.0	38.0
あまりない	32.9	26.7	30.7	24.7	33.3	35.3	44.0	37.0
ほとんどない	17.1	13.3	14.7	17.3	17.3	22.0	14.0	23.0
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

【図2】ヒヤリ・ハットの経験あり・なし(年代別)

単位：%



¹ ここでいう「ヒヤリ・ハット」とは、結果として事故にはならなかったが、事故につながる一歩手前で回避できた（ヒヤリとしたり、ハッと息を飲んだりする）状況のことを指す。

² 加齢による認知機能の低下によって、「ヒヤリ・ハット」の認識が少なくなっているという見方もできる。

(4)あなたが直近3年以内に経験した、「ヒヤリ・ハット」の原因となった出来事はどのようなことでしたか。(複数回答)

ここでは、ヒヤリ・ハット経験が「よくある」および「たまにある」とした回答者500人にその内容について聞いた。全体で最も多いのは「(夜間や雨などの見通しの問題で)車、歩行者が見えなかった」ことによるヒヤリ・ハットであった。

高齢ドライバーによる死亡事故の原因の特徴として警察庁が指摘する運転上の操作ミス(操作不適)である、「アクセルとブレーキの踏み間違え」、「ギアの入れ間違え」、「ハンドル操作ミス」のヒヤリ・ハットについては、「20~29歳」の回答者数が最も多く、「80歳以上」の回答者数が最も少ない³。

【表4】ヒヤリ・ハットの種類(回答者数、年代別)

単位:人

	20-29 歳	30-59 歳	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80歳 以上
アクセルとブレーキの踏み間違え	18	7	6	1	4	3	2
ギアの入れ間違え(ドライブ[D]とバック[R]の間違えなど)	11	6	8	6	7	2	0
ハンドル操作ミス	11	9	11	8	11	8	6
左折・右折時の歩行者や自転車との接触(巻き込み)	18	24	22	17	11	12	10
前を走る車や停車している車への追突(玉突き)	23	16	14	8	6	6	8
一般道・高速道での反対車線の逆走	1	2	0	0	1	0	1
居眠り運転	9	4	9	3	4	4	2
運転中の注意散漫	20	31	28	22	21	23	11
飲酒運転や二日酔い運転による思考力の低下	0	1	1	1	0	0	0
スリップなどでブレーキやハンドル操作が効かなくなった	7	7	8	1	7	3	4
(自分の視力が問題で)車、歩行者が見えなかった	7	16	18	7	11	8	4
(夜間や雨などの見通しの問題で)車、歩行者が見えなかった	25	30	34	29	27	20	18
回答者数(人)	90	82	87	74	64	63	40

³ 加齢による認知機能の低下によって、そもそも「ヒヤリ・ハット」の認識が少なくなっていることも要因として考えられる。

(5)あなたが自動車を運転している時に不安を感じる状況について最もあてはまるものを選択してください。
(3つまで)

本調査では自動車の運転をするにあたってドライバーが不安を感じる状況について回答者に聞いています。回答が多かった上位3つは、「夜間（暗い状況）」、「狭い道路」、「降雨時」である。

年代別にみると、「夜間（暗い状況）」の回答については、「80歳以上」が64.0%と最も多く、「20~29歳」が43.3%と最も少ない。また、「駐車場（車庫入れ）」については「20~29歳」が24.7%と最も多く、「80歳以上」が6%と最も少ない。

運転に自信があるという回答の割合が最も多い「80歳以上」の「不安を感じることはない」の回答は2.0%と最も少ない。その一方「自信がない」という回答の割合が多かった「20~29歳」の7.3%が「不安を感じることはない」と回答している。

【表5】運転時に不安を感じる状況（年代別）

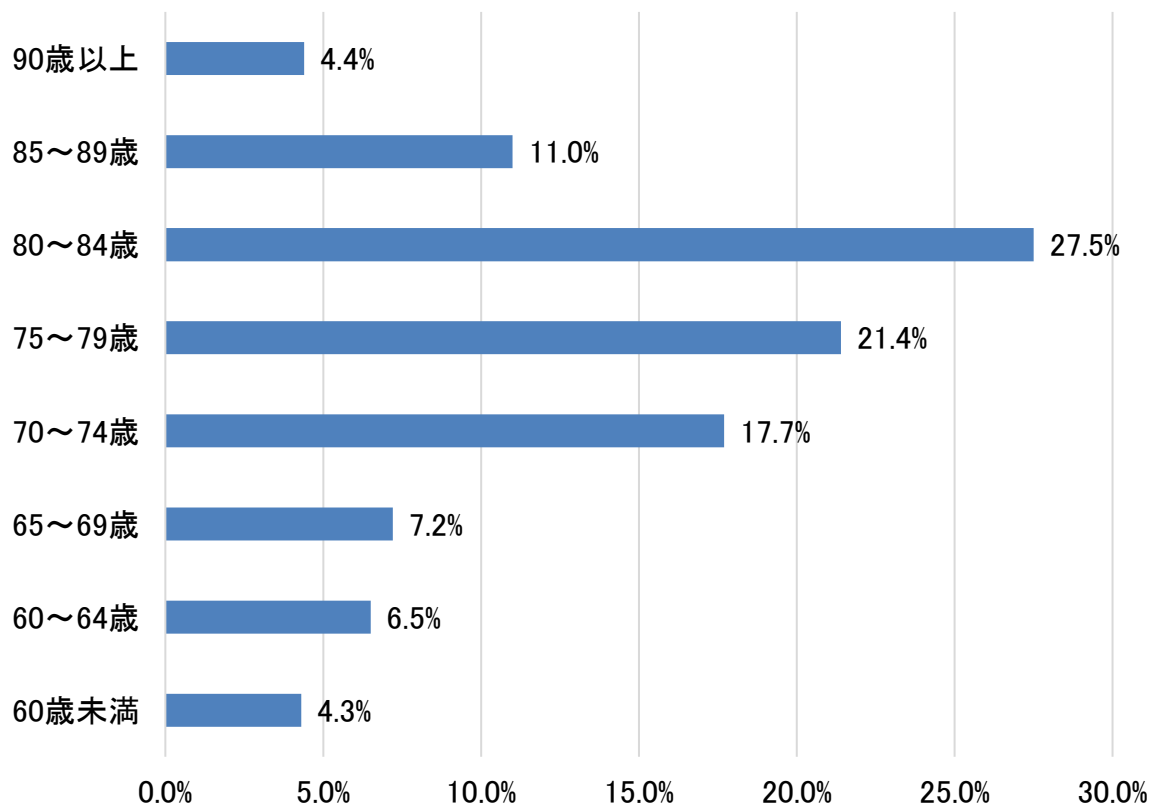
単位：%

	全体	20-29 歳	30-59 歳	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80歳 以上
夜間（暗い状況）	56.1	43.3	59.3	57.3	55.3	57.3	58.7	64.0
狭い道路	36.4	42.0	43.3	35.3	41.3	31.3	31.3	27.0
駐車場（車庫入れ）	12.5	24.7	14.7	10.0	10.0	10.0	10.0	6.0
道路が混雑している	6.7	10.7	8.7	6.7	3.3	6.7	4.0	7.0
旅先などはじめて運転する道	15.8	19.3	14.7	14.0	16.0	16.7	15.3	14.0
降雨時	32.6	17.3	32.0	31.3	34.7	36.7	40.7	37.0
自転車や人が多い街の中	19.8	21.3	22.0	17.3	19.3	20.0	18.7	20.0
山道での走行	7.2	10.7	1.3	6.0	8.0	9.3	8.0	7.0
長時間の運転（2時間以上）	6.9	5.3	3.3	9.3	4.0	8.7	9.3	9.0
高速道路での走行	7.4	6.7	6.7	12.0	6.7	7.3	7.3	4.0
大型車のそばでの走行	9.0	6.0	4.7	8.0	15.3	9.3	10.0	10.0
降雪時	29.1	22.0	25.3	28.7	31.3	31.3	32.0	35.0
強風時	9.2	4.0	6.0	8.7	10.0	9.3	13.3	15.0
不安を感じることはない	4.5	7.3	5.3	6.0	3.3	2.7	4.0	2.0

(6)あなたは自動車の運転を何歳まで続けたいですか

本調査では自動車の運転を何歳まで続けたいかという、いわゆる「運転寿命」について回答者に聞いている。回答者全体では「80～84歳」が27.5%で最も高く、「75-79歳」(21.4%)、「70-74歳」(17.7%)と続く(図3)。

【図3】運転の継続意向(何歳まで)



年代別に見ると、70代・80代では現在の年齢よりもプラス5歳程度の年齢までの運転継続意向がみられる。全体の平均値は74.5歳となった(表6)。

【表6】運転の継続意向(何歳まで)(年代別)

単位:歳

	全体	20-29歳	30-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
平均	74.5	62.6	69.4	72.5	75.4	78.7	81.3	85.64
中央値	75	65	70	74	75	80	80	85

(7)これまで運転免許証の返納を検討したことがありますか

運転免許返納の検討の有無に関しては、回答者全体では7.2%が「検討したことがある」とした。年代別にみると、「65～69歳」から年代が上がるにつれ返納を「検討したことがある」の回答が上昇する。「70～74歳」では10%となり、「80歳以上」は17.0%となっている。75歳以上の回答者のうち14.4%が「検討したことがある」ことになる（表7）。

【表7】運転免許の返納検討の有無(年代別)

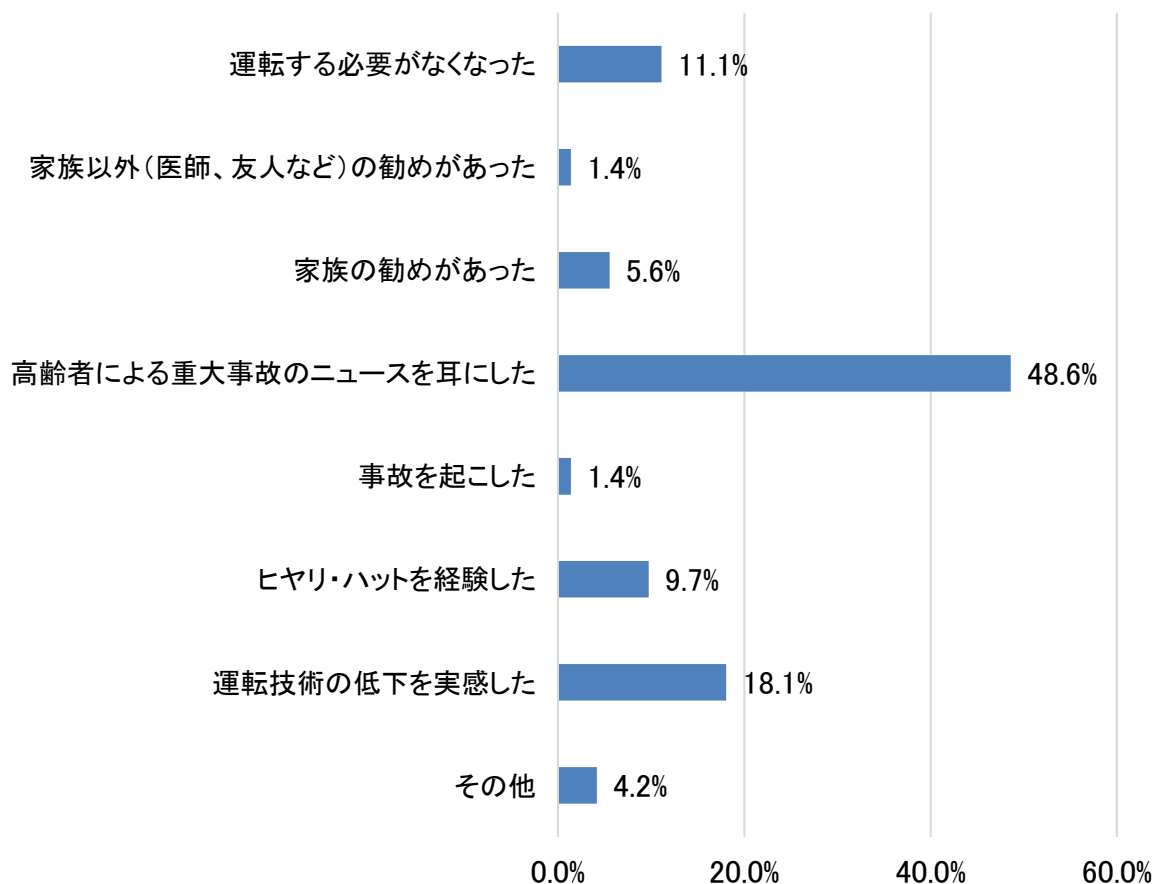
単位：%

	全体	20-29歳	30-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
ある	7.2	2.0	2.7	4.0	5.3	10.0	12.7	17.0
ない	92.8	98.0	97.3	96.0	94.7	90.0	87.3	83.0
計	100	100	100	100	100	100	100	100

(8)運転免許証返納の検討のきっかけ

運転免許証の返納を「検討したことがある」とした72人の回答者に対して、そのきっかけについて聞いた（図4）。全体では「高齢者による重大事故のニュースを耳にした」の回答が群を抜いて高く、48.6%となった。

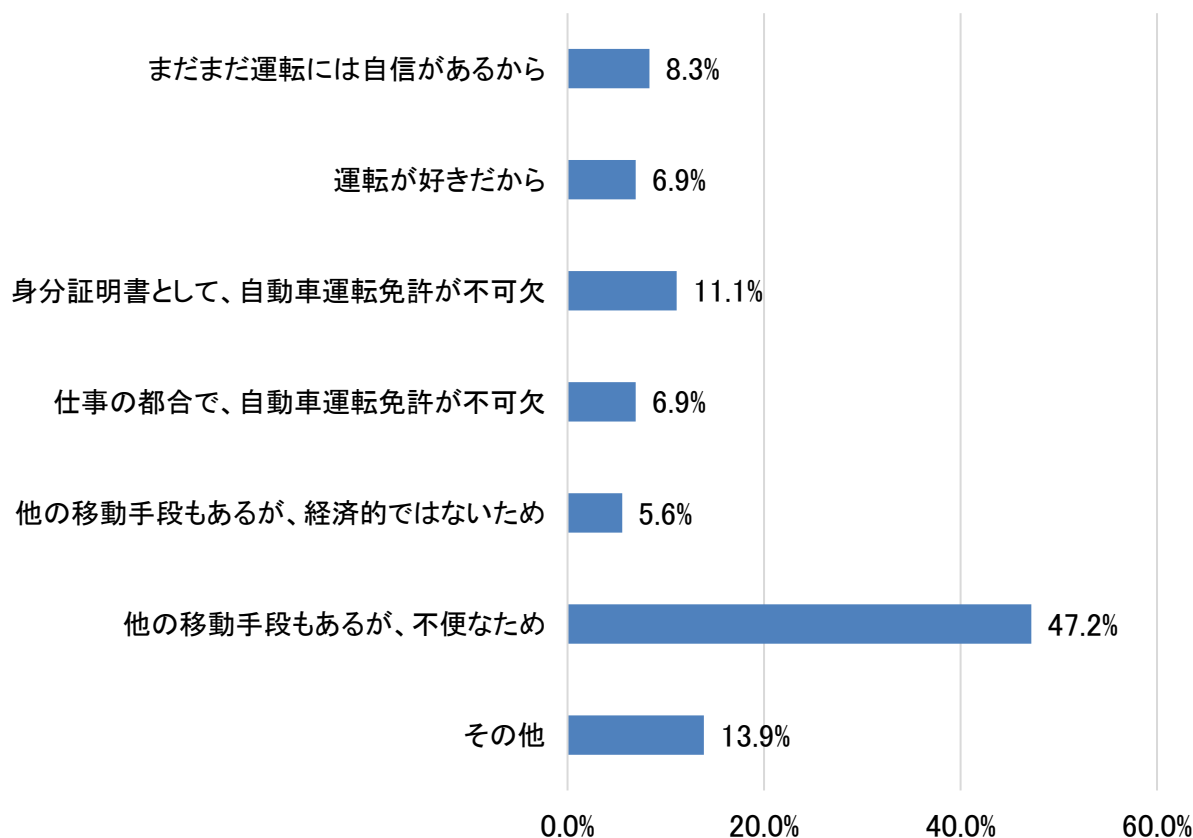
【図4】運転免許証返納を検討したきっかけ



(9) 運転免許証を返納しなかった理由

ここでは、運転免許証の返納を「検討したことがある」とした72人の回答者に対して、返納しなかった理由を聞いた（図5）。「他の移動手段もあるが不便なため」とした回答者が47.2%（34人）であった。なお、そのうち94%にあたる32人は、最寄りの公共交通機関へのアクセスが徒歩で15分未満である。

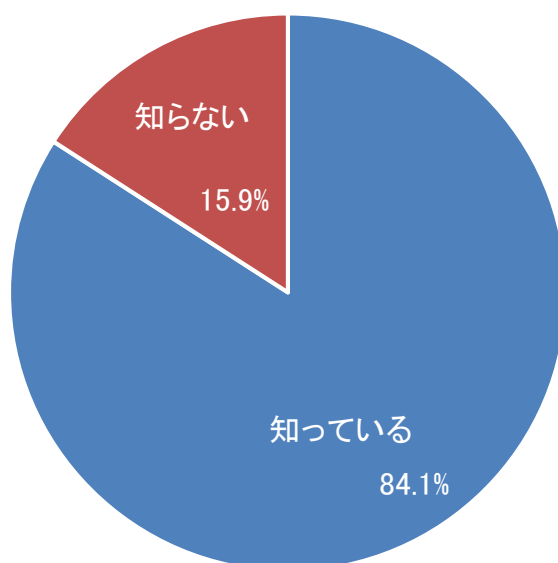
【図5】運転免許証を返納しなかった理由



(10)あなたは衝突被害軽減(自動)ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置などを搭載した「安全運転サポート車」(サポカー)を知っていますか

図 6 にあるように回答者全体では、サポカーを「知っている」とする回答の割合は 84.1%となっている。年代別では、「20~29 歳」の 31.3%が「知らない」としているが、それら以外の年代のサポカーの認知度は 80%を超えている (表 8)。

【図 6】サポカーを知っているか



【表 8】サポカーを知っているか(年代別)

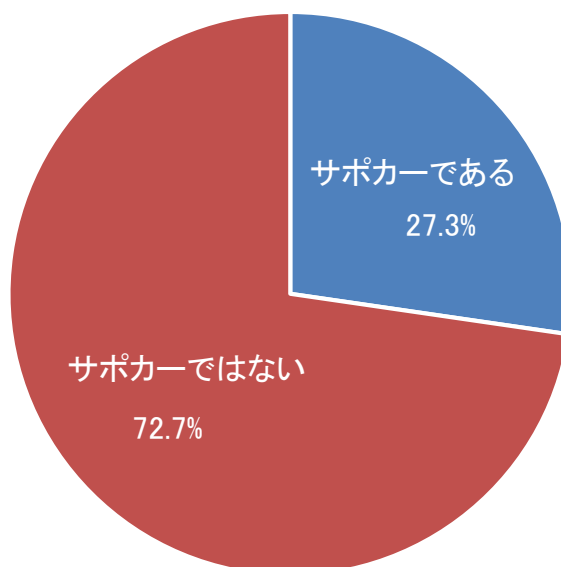
単位: %

	20-29 歳	30-59 歳	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
知っている	68.7	82.0	83.3	90.0	89.3	92.0	83.0
知らない	31.3	18.0	16.7	10.0	10.7	8.0	17.0
計	100	100	100	100	100	100	100

(11)あなたが普段運転している車は安全運転サポート車(サポカー)ですか

図7にあるように回答者全体では、サポカーに「乗っている」とする回答の割合が27.3%となっている。年代別では、「60~64歳」、「75~79歳」の、サポカーに「乗っている」とする回答が33.3%となっている(表9)。

【図7】普段運転する車はサポカーか



【表9】普段運転する車はサポカーか(年代別)

単位: %

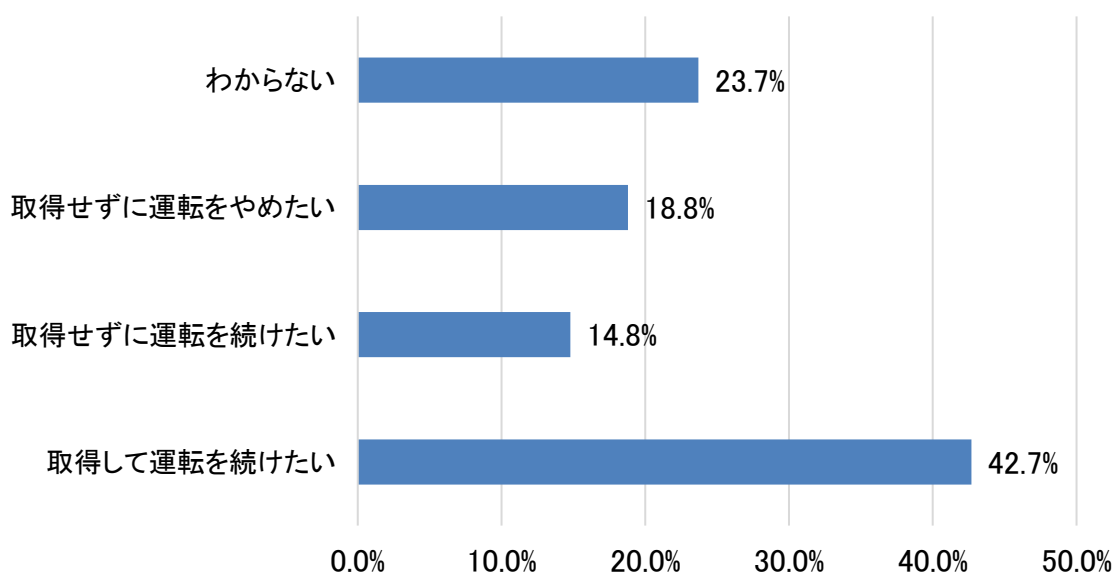
	20-29歳	30-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
サポカーである	24.7	19.3	33.3	26.7	30.0	33.3	22.0
サポカーではない	75.3	80.7	66.7	73.3	70.0	66.7	78.0
計	100	100	100	100	100	100	100

(12) 政府は高齢者の安全運転対策として、「安全運転支援機能を有する自動車を前提とする高齢者の運転免許制度」の創設を検討しています。あなたは現在(または将来)そのような運転免許を取得して運転を続けたいと思いますか

高齢者ドライバー向けの安全運転サポート車(サポカー)に限定した運転免許制度について、現在(または将来)そのような運転免許を取得して運転を続けたいかどうかを聞いた。

全体では42.7%の回答者が、「取得して自動車の運転を続けたい」としている。(図8)年代別では75歳以上の回答者のうち46.8%が、「取得して自動車の運転を続けたい」としている。なお、「わからない」の回答は全体では23.7%であるものの、「80歳以上」では12.0%である(表10)。

【図8】安全運転支援機能付き自動車限定免許証の取得意向



【表10】安全運転支援機能付き自動車限定免許証の取得意向(年代別)

単位：%

	20-29 歳	30-59 歳	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80歳以上
取得して運転を続けたい	39.3	32.7	43.3	43.3	48.0	49.3	43.0
取得せずに運転を続けたい	7.3	9.3	10.0	13.3	20.7	19.3	28.0
取得せずに運転をやめたい	26.0	20.7	22.0	20.0	11.3	14.0	17.0
わからない	27.3	37.3	24.7	23.3	20.0	17.3	12.0

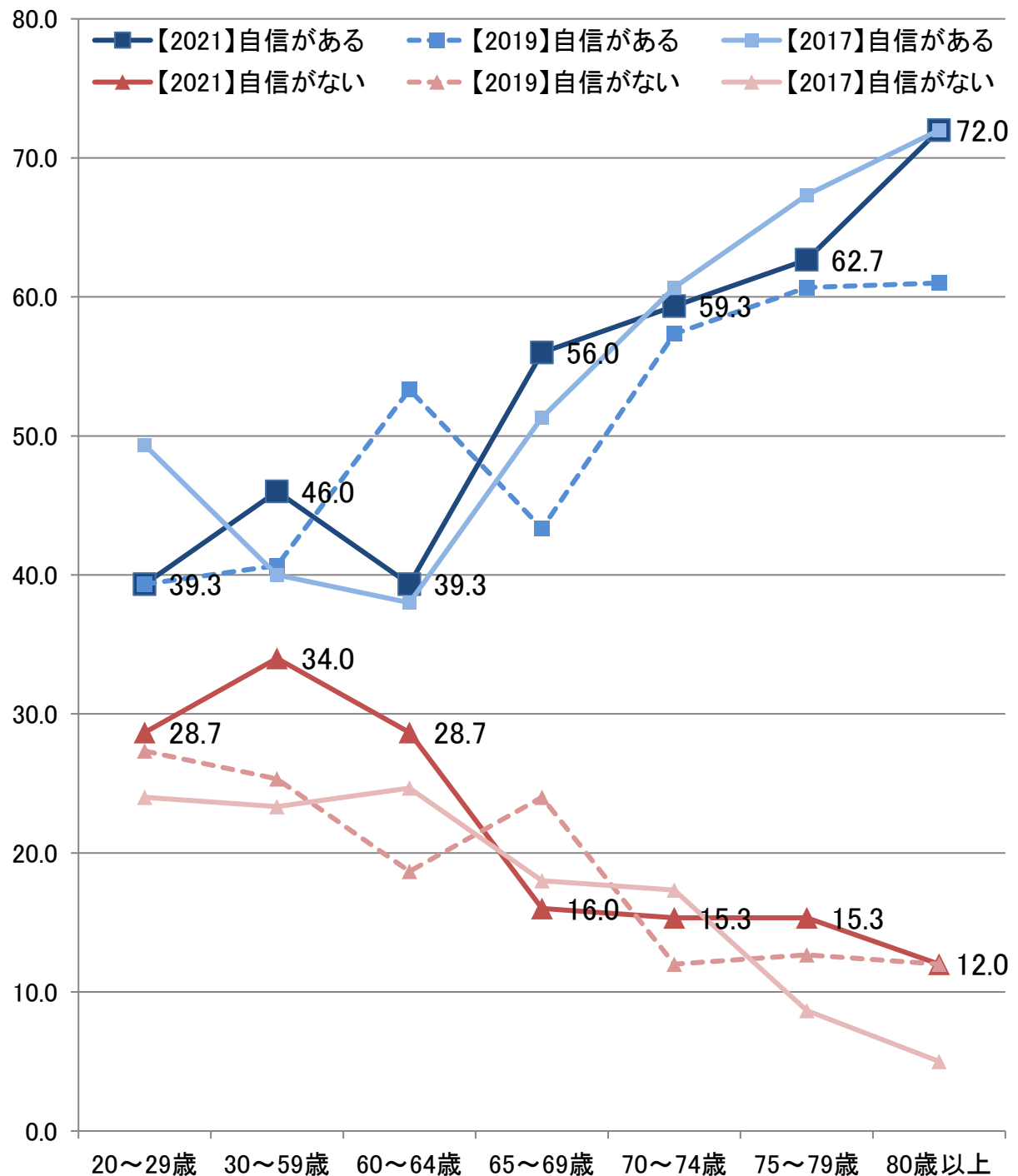
4. 考察(2019年、2017年実施自動車運転調査結果との比較)

(1) 自動車の運転に対する自信

ここでは、図1に示した年代別の自動車の運転に対する自信の調査結果について、2019年8月、2017年2月に行った同様の調査の結果を加えて、比較をおこなった。いずれも年代が高くなるにつれ自信が高くなる傾向は変わらない(図9)。

【図9】自動車運転に対する自信(2021年、2019年、2017年の比較)

単位: %

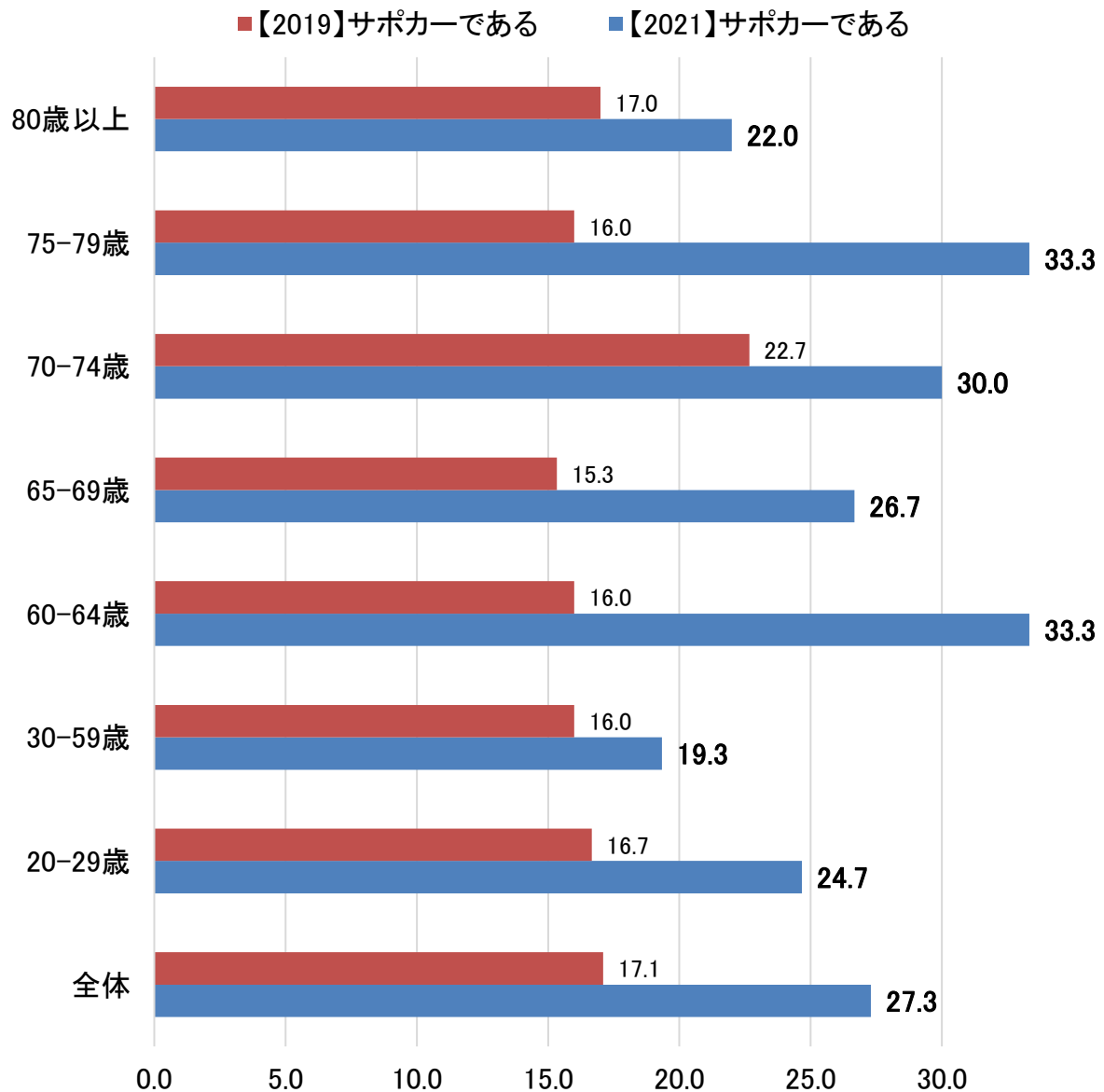


(2) サポカーの普及度

3. (11) の表 9 に示したサポカーの普及度（普段運転する車はサポカーである）について 2019 年 8 月に行った同様の調査の結果を加えて、比較を行った。2019 年から 2021 年にかけてサポカーの普及が進んでいることが分かる（図 10）。

【図 10】普段運転する車はサポカーか（年代別、2021 年、2019 年の比較）

単位：%



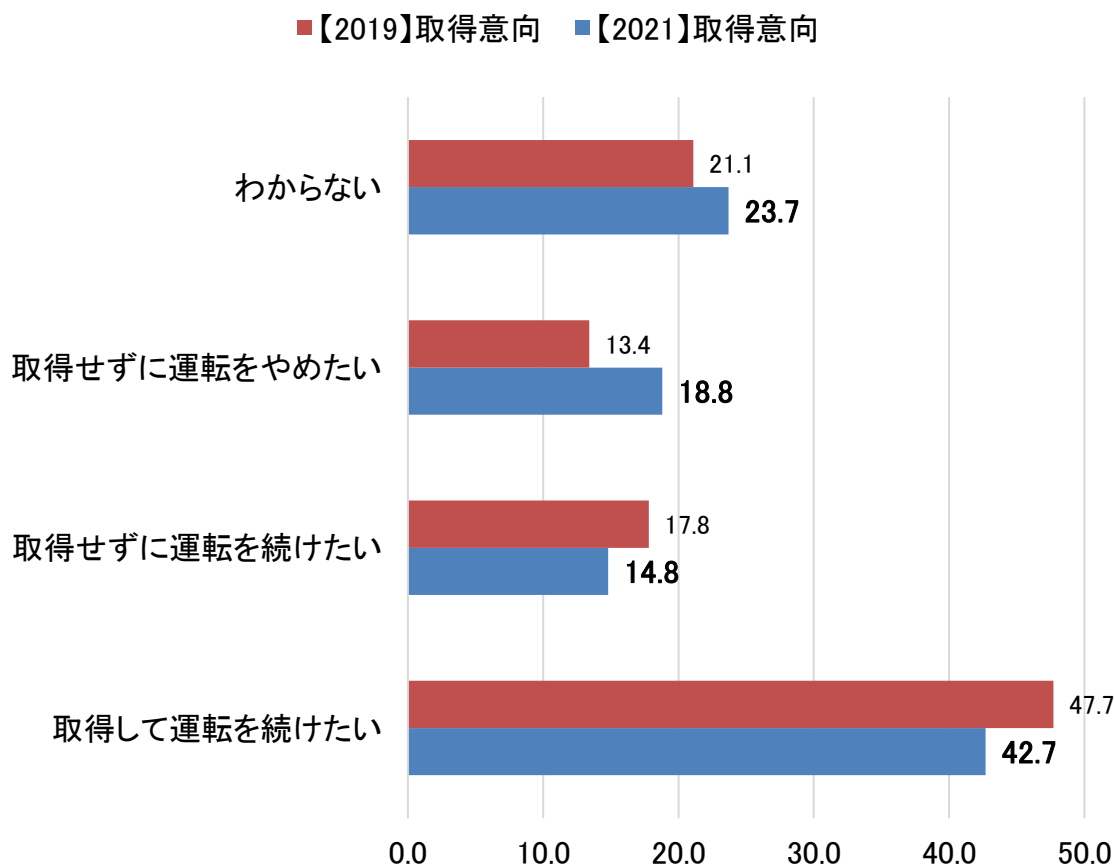
(3) サポカー限定免許の取得意向

ここでは、図7で示したサポカー限定免許の取得意向について2019年8月に行った同様の調査の結果を加えて、比較を行った。サポカーの普及が進む一方で、2021年の「取得して運転を続けたい」の回答は2019年の結果に対して5.0ポイント減少した。

また、2021年の「取得せずに運転をやめたい」の回答は2019年の結果に対して5.4ポイント増加している（図11）。

【図11】安全運転支援機能付き自動車限定免許証の取得意向（年代別）

単位：%



5. まとめ

前述の通り、本調査では、「自動車の運転を何歳まで続けたいか」を問い、その回答の平均値は74.5歳であった。これを回答者が考える一般的な「運転寿命」と呼ぶならば、75歳以上の回答者はすでに運転寿命を超えたドライバーともいえよう。

本調査では75歳以上の回答者の、6割超が自動車の運転に自信を持っており、週に3~4回以上運転していること、また約6割は直近の3年間でヒヤリ・ハットの体験がないとしており、運転免許の返納を検討したことがある回答者は15%に満たないことが明らかになった。本稿では過去の調査

(2019年、2017年)の結果とも比較したが、年代が高くなるにつれ自動車の運転の自信が高まる傾向は変わらない。

2019年の調査結果との比較では、サポカーの普及が進んでいる実態も明らかになった。一方、サポカー限定免許の取得意向は、2019年の調査結果と比べ減少していた。2022年6月には、道路交通法改正によりサポカー限定免許が創設される予定にあるが、どの程度取得が進むのか、動向を注視したい。

また、同時に、上記道路交通法改正により2022年6月から75歳以上で一定の交通違反歴がある者は、運転免許証の更新時に実際の車を運転する「運転技能検査」が義務づけられる。対象者は、この検査に合格しないかぎり、免許証を更新できない。

本調査では、75歳以上の運転免許保有者は他の年代に比べて運転に自信があるとされた。それら高齢運転者の実力がどの程度なのかは、上記運転技能検査によって明らかになるものと思われる。今後、運転技能検査の結果の状況⁴や、最終的に運転免許更新ができなくなる高齢者の数について動向を見守っていきたい。

交通事故防止の観点から、高齢運転者を取り巻く環境は今後ますます変わっていくであろう。ただし、それにともない日常の買い物が著しく不便になるなど、高齢者のQOL(クオリティ・オブ・ライフ)が損なわれることは避けるべきと考える。

高齢者から運転免許証をただ取り上げるのではなく、公共交通機関の拡充をはじめ、自家用自動車と同等の利便性を持つ自治体サービスや、安全運転のための高齢運転者向け認知機能向上トレーニングの提供等、より工夫された施策展開が進むことも期待したい。

MS&AD インターリスク総研株式会社
基礎研究部 基礎研究グループ
新納 康介

⁴ 警察庁は、運転技能対象者を年間15.3万人、その一回目の運転技能検査の不合格者を3.5万人と見込んでいる。

<参考文献>

警察庁（2018）『高齢運転者の交通事故防止対策に係る警察庁の取組等について』

警察庁（2021）『改正道路交通法（高齢運転者対策・第2種免許等の受験資格の見直し）の施行に向けた調査研究』

警察庁交通局（2021）『令和2年中の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』

警察庁交通局運転免許課（2021）『運転免許統計令和2年版』

全日本交通安全協会ホームページ <https://www.jtsa.or.jp/new/koutsuhou-kaisei.html>

MS & ADインターリスク総研株式会社は、MS & ADインシュアランス グループのリスク関連サービス事業会社として、リスクマネジメントに関するコンサルティングおよび広範な分野での調査研究を行っています。

お問い合わせ先

MS & ADインターリスク総研(株)

基礎研究部

千代田区神田淡路町2-105 TEL:03-5296-8972 / FAX:03-5296-8941

<https://www.irric.co.jp/>

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。
また、本誌は、読者の方々にお役立ていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製 / Copyright MS & ADインターリスク総研 2021