MS&AD InterRisk Report

No.19-045

2019.12.9

リサーチレター ＜2019 No.3＞

高齢者の運転免許の返納に関する実態と意識について～アンケート調査結果より

【要旨】

- 運転免許を返納した回答者の 24.7%が、「大変良かった」、また 48.7%が「良かった」と回答しており、合計すると 7 割以上の者が「良かった」としている。
- 運転免許を返納した理由としては、主に「運転をする必要がなくなった」および「運転をしていなかった（ペーパードライバー）」が挙げられる。しかし、高齢になるにつれて、「運転技術の低下を実感した」、「高齢者による重大事故のニュースを耳にした」および「家族の勧めがあった」といった理由が増加する。
- 運転免許を返納することの主なメリットは「事故を起こす心配がなくなった」ことと「車の維持費などの移動にかかる費用が安くなった」である。そして、4 人に 1 人が「運動量が増えて健康になった」と回答している。運転免許を保有しなくなることは心理的、経済的効果に加えて健康面でのメリットもある。
- ただし、運転免許の返納はメリットばかりではない。外出の頻度の減少、買い物の不便などのデメリットも生まれる。それらは、最寄りの駅・バス停まで徒歩での時間が「15 分以上」の回答者に相対的に多くみられる。

1. 背景

自動車の運転を継続する意思のない運転免許保持者が、自主的に運転免許を返納することを法令上は「申請による運転免許の取り消し」と呼ぶ。この運転免許返納制度は、高齢運転者による事故防止策として、1998 年の道路交通法改正によって始まった。2001 年より希望者には、返納した運転免許証に代わる本人確認用書類となる運転経歴証明書[1]が発行されるようになり、その後運転経歴証明書は 2012 年に無期限で本人確認用書類として使えるようになった。近年では、運転経歴証明書の取得者にタクシー利用券、電車の乗車券、飲食店やスーパーで特典を提供するなどの施策を、様々な自治体が実施するようになっている[2]。

運転免許の返納件数は年々増加傾向にあり、警察庁によれば 2009 年の年間 51,086 件から、2018 年は 421,190 件と約 8 倍に増加している。また、2018 年度の返納件数全体のうち、65 歳以上の返納者は約 96.5%を占める。警察庁は、高齢運転者の交通事故防止対策として返納制度に関する広報啓発を進めていくとしている。

MS&AD インターリスク総研株式会社は 2019 年 8 月に、運転免許を返納した 1,000 人を対象に、アンケート調査を実施した。本稿では、特に高齢者の運転免許の返納に関する実態と意識について、本調査で明らかになった結果を紹介する。

---

1 発行手数料は 1,100 円。運転免許センターおよび警察署で返納と同時に発行手続きが可能。

2 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会ウエブサイト「運転免許証の自主返納をお考えの方へ ～各種特典のご案内～」http://www.zensiren.or.jp/kourei/return/relist.html

2. 調査の概要について

(1)事前調査

今回は、2019 年 8 月 16 日～21 日に実施した事前調査において、運転免許を返納した（以下、自主返納）、またはあえて更新しなかった（以下、非更新）、各年代の男女計 1,000 人を抽出し、2019 年 8 月 23 日～26 日の間にインターネットによる調査を行った。

なお、本調査では、あえて運転免許を更新しないことで運転の継続を自主的にやめたという行為も返納のあり方の一つとして考える。

(2)回答者属性

対象者 1,000 人（男性 615 人、女性 385 人）の主な属性は以下のとおりである。

①年齢（人）

年代	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
人数	14	125	342	291	228

（最若年 60 歳、最高齢 93 歳、平均 75.1 歳）

②職業

無職（62.1%）、専業主婦・主夫（23.6%）、パート・アルバイト（5.4%）、自営業・自由業（4.3%）、会社員（1.2%）等

③運転免許を返納した（自主返納）、またはあえて更新しなかった（非更新）人数

単位：人、%

計	自主返納	非更新
1000	712	288
100.0%	71.2%	28.8%

⑤居住地域別回答者数

単位：人

都道府県	回答者数
全体	1,000
北海道	31
青森県	1
岩手県	0
宮城県	5
秋田県	2
山形県	2
福島県	5
茨城県	7
栃木県	3
群馬県	8
埼玉県	60
千葉県	72
東京都	230
神奈川県	126
新潟県	3
富山県	2
石川県	4
福井県	1
山梨県	4
長野県	13
岐阜県	11
静岡県	16
愛知県	70

都道府県	回答者数
三重県	11
滋賀県	2
京都府	36
大阪府	120
兵庫県	70
奈良県	12
和歌山県	4
鳥取県	0
島根県	3
岡山県	9
広島県	14
山口県	3
徳島県	4
香川県	1
愛媛県	3
高知県	0
福岡県	15
佐賀県	3
長崎県	3
熊本県	4
大分県	1
宮崎県	2
鹿児島県	2
沖縄県	2

⑥居住地域および「自宅から最寄りの駅・バス停までの徒歩での時間」別回答者数

単位：人

都道府県	最寄りの交通機関までの徒歩での時間			
	5 分未満	5～10 分未満	10～15 分未満	15 分以上
全体	228	380	225	167
北海道	7	15	5	4
青森県	0	0	1	0
岩手県	0	0	0	0
宮城県	2	2	0	1
秋田県	0	1	0	1
山形県	0	1	1	0
福島県	2	2	1	0
茨城県	1	2	2	2
栃木県	0	0	1	2
群馬県	1	3	1	3
埼玉県	16	26	11	7
千葉県	14	29	15	14
東京都	56	86	58	30
神奈川県	21	42	37	26
新潟県	2	0	0	1
富山県	0	1	0	1
石川県	1	0	1	2
福井県	0	0	0	1
山梨県	0	1	1	2
長野県	1	1	2	9
岐阜県	4	5	0	2
静岡県	6	2	4	4
愛知県	15	34	8	13

都道府県	最寄りの交通機関までの徒歩での時間			
	5 分未満	5～10 分未満	10～15 分未満	15 分以上
三重県	1	4	3	3
滋賀県	0	2	0	0
京都府	12	14	5	5
大阪府	24	48	33	15
兵庫県	22	25	16	7
奈良県	4	4	2	2
和歌山県	1	2	1	0
鳥取県	0	0	0	0
島根県	0	1	0	2
岡山県	2	4	3	0
広島県	4	6	4	0
山口県	1	2	0	0
徳島県	1	0	2	1
香川県	0	0	0	1
愛媛県	0	1	1	1
高知県	0	0	0	0
福岡県	3	9	2	1
佐賀県	0	0	2	1
長崎県	2	1	0	0
熊本県	0	3	1	0
大分県	0	0	0	1
宮崎県	1	0	0	1
鹿児島県	1	0	0	1
沖縄県	0	1	1	0

3. 調査結果

(1)運転免許を保有しなくなる以前に、あなたご自身が運転されていた時の主な目的をお知らせください（複数回答）

回答者全体の半数以上（52.5%）が「買い物」と回答している。「買い物」は年代が上がるにつれ回答の割合が上昇し、「80 歳以上」では 66.7%となっている（表 1）。

【表 1】運転免許返納者が運転をしていた時の主な目的

単位：%

	全体	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
通勤・通学	16.4	0.0	12.0	12.3	19.2	22.4
仕事・業務	22.3	0.0	12.8	21.1	21.3	32.0
買い物	52.5	14.3	44.8	48.5	51.2	66.7
食事（外食）	20.7	7.1	12.8	17.5	21.0	30.3
通院	19.8	7.1	11.2	14.3	20.6	32.5
趣味・サークル	17.8	7.1	6.4	15.8	18.6	26.8
家族・友人宅への訪問	27.4	0.0	15.2	26.3	27.1	37.7
旅行・ドライブ	38.6	0.0	22.4	34.8	42.6	50.4
送迎	18.3	0.0	19.2	15.8	15.1	26.8
その他	0.5	0.0	0.0	0.9	0.0	0.9
運転していない（ペーパードライバー）	25.4	78.6	41.6	31.6	22.0	8.3

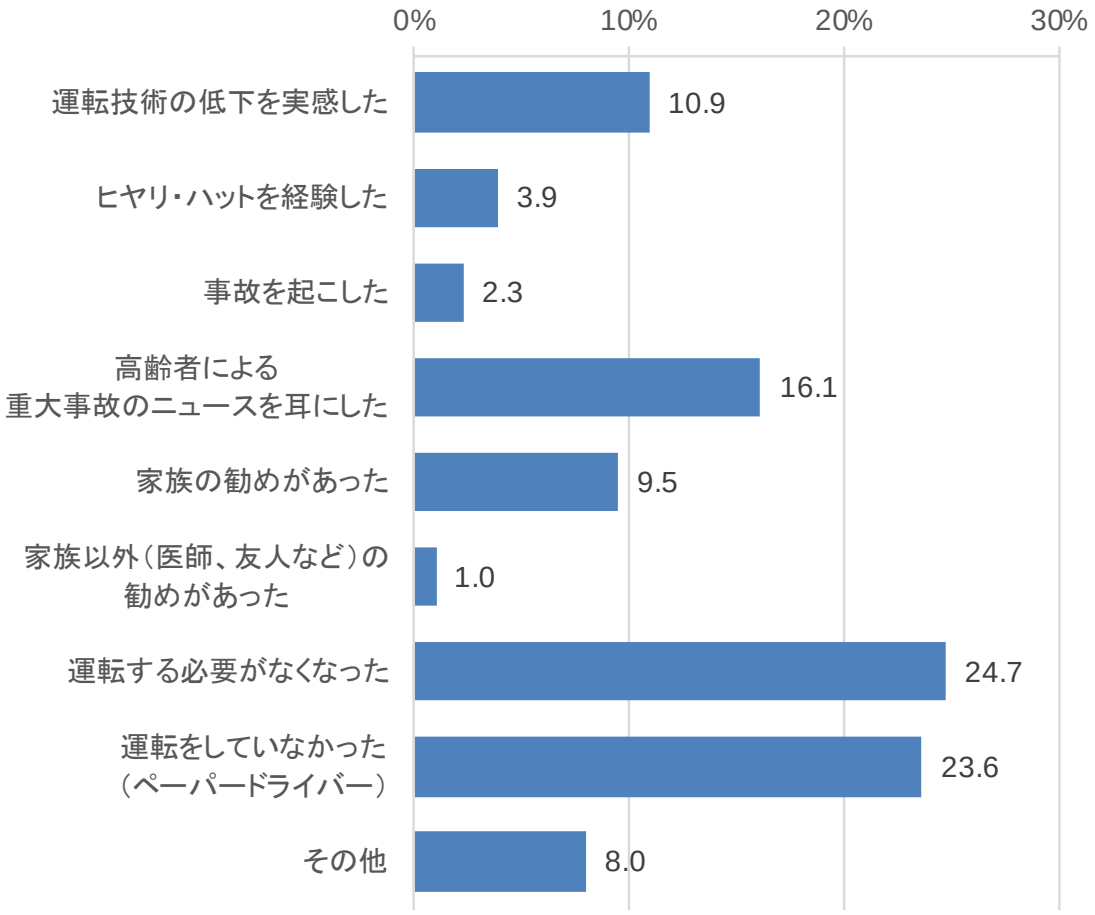
(2)あなたが運転免許を保有しなくなった理由として最もあてはまるものをお知らせください

回答者全体では「運転をする必要がなくなった」が 24.7%、「運転をしていなかった（ペーパードライバー）」が 23.6%と高い値になっている（図 1）。

ただし、この設問の回答は、「年代」、「最寄りの駅・バス停までの徒歩での時間」、「自主返納・非更新」といった回答者属性の違いによって特徴がみられる。

表 2 にあるように、年代別にみると、「高齢者による重大事故のニュースを耳にした」は「75～79 歳」および「80 歳以上」では 20%を超える。また、「家族の勧めがあった」については、「80 歳以上」では 21.9%と、同カテゴリにおける運転免許を保有しなくなった理由として最も高い値となった。

【図 1】運転免許を保有しなくなった理由



【表 2】運転免許を保有しなくなった理由（年代別）

単位：%

	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
運転技術の低下を実感した	7.1	2.4	9.4	13.7	14.5
ヒヤリ・ハットを経験した	0.0	4.0	4.4	2.4	5.3
事故を起こした	0.0	4.0	2.0	1.7	2.6
高齢者による重大事故のニュースを耳にした	7.1	9.6	11.4	21.6	20.2
家族の勧めがあった	0.0	3.2	2.9	10.7	21.9
家族以外（医師、友人など）の勧めがあった	0.0	0.0	0.9	0.7	2.2
運転する必要がなくなった	0.0	26.4	31.0	21.0	20.6
運転をしていなかった（ペーパードライバー）	78.6	38.4	31.0	19.6	6.1
その他	7.1	12.0	7.0	8.6	6.6
計	100	100	100	100	100

「最寄りの駅・バス停までの徒歩での時間」別でみると、「運転技術の低下を実感した」の回答の割合は時間が長いほど高くなる。また、「15 分以上」の回答者の「運転する必要がなくなった」は20.4%と他のカテゴリよりも低くなっている（表 3）。

【表 3】運転免許を保有しなくなった理由（最寄りの駅・バス停までの徒歩での時間別）

単位：%

	5 分未満	5～10 分未満	10～15 分未満	15 分以上
運転技術の低下を実感した	7.9	8.7	14.7	15.0
ヒヤリ・ハットを経験した	3.1	4.7	4.4	2.4
事故を起こした	2.2	2.1	2.7	2.4
高齢者による重大事故のニュースを耳にした	17.1	13.7	18.2	17.4
家族の勧めがあった	7.0	11.1	7.1	12.6
家族以外（医師、友人など）の勧めがあった	0.4	1.6	0.0	1.8
運転する必要がなくなった	25.9	26.1	24.4	20.4
運転をしていなかった（ペーパードライバー）	28.1	23.9	21.3	19.8
その他	8.3	8.2	7.1	8.4
計	100	100	100	100

運転免許の「自主返納・非更新」別でみると、「高齢者による重大事故のニュースを耳にした」の回答の割合は、「自主返納」で 21.2%、「非更新」で 3.5%と 17.7 ポイントの開きがみられた。また、「運転をしていなかった（ペーパードライバー）」の回答は、「自主返納」で 19.2%、「非更新」で 34.4%と 15.2 ポイントの開きがみられた（表 4）。

【表 4】運転免許を保有しなくなった理由（自主返納・非更新別）

単位：%

	自主返納	非更新
運転技術の低下を実感した	10.5	11.8
ヒヤリ・ハットを経験した	3.9	3.8
事故を起こした	1.8	3.5
高齢者による重大事故のニュースを耳にした	21.2	3.5
家族の勧めがあった	9.6	9.4
家族以外（医師、友人など）の勧めがあった	1.3	0.3
運転する必要がなくなった	25.1	23.6
運転をしていなかった（ペーパードライバー）	19.2	34.4
その他	7.3	9.7
計	100	100

(3)運転免許を保有しなくなってから最も増えた移動手段をお知らせください

回答者全体では、主に「自転車」、「徒歩」および「路線バス」の利用が増えるという結果であった。年代別でみると、「徒歩」は年代が上がるにつれて回答の割合が下降する（表 5）。

「最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間」別でみると、「路線バス」は、時間が長くなるにつれて低くなる（表 6）。

【表 5】運転免許を保有しなくなって最も増えた移動手段（年代別）

単位：%

	全体	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
徒歩	22.6	35.7	31.2	22.5	21.0	19.3
自転車	28.5	14.3	32.0	28.7	32.0	22.8
シニアカー（電動車いす）	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
家族・知人の自家用車	9.4	7.1	10.4	8.5	8.9	11.0
一般のタクシー	3.4	0.0	3.2	2.0	4.1	4.8
乗合タクシー	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
コミュニティバス	1.2	7.1	0.0	0.6	1.0	2.6
路線バス	20.7	21.4	10.4	21.6	17.9	28.5
鉄道	11.7	14.3	8.8	13.5	12.4	9.6
その他	2.2	0.0	4.0	2.6	2.7	0.0
計	100	100	100	100	100	100

【表 6】運転免許を保有しなくなって最も増えた移動手段
（最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間別）

単位：%

	5 分未満	5～10 分未満	10～15 分未満	15 分以上
徒歩	21.9	21.8	23.1	24.6
自転車	23.7	28.7	32.4	29.3
シニアカー（電動車いす）	0.0	0.3	0.0	0.6
家族・知人の自家用車	11.0	8.7	5.8	13.8
一般のタクシー	2.6	2.6	4.4	4.8
乗合タクシー	0.0	0.0	0.0	0.6
コミュニティバス	0.9	2.1	0.4	0.6
路線バス	28.5	21.6	16.0	14.4
鉄道	9.2	10.8	16.4	10.8
その他	2.2	3.4	1.3	0.6
計	100	100	100	100

(4)運転免許を保有しなくなってから外出の頻度に変化はありましたか

運転免許の返納が外出の頻度に影響するかどうかについて、回答者全体では 26.5%が「減った」、6.0%が「増えた」としている。年代別にみると、年代が上がるにつれ外出の頻度が「減った」とする回答の割合が上昇、「80 歳以上」の回答者では 42.5%が外出の頻度が「減った」としている（表 7）。

「最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間」別にみると、「15 分以上」の回答者の 37.7%が外出の頻度が「減った」と回答している（表 8）。

【表 7】運転免許を保有しなくなってからの外出の頻度（年代別）

単位：%

	全体	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
減った	26.5	7.1	18.4	21.3	24.4	42.5
変わらない	67.5	92.9	72.0	73.7	70.4	50.4
増えた	6.0	0.0	9.6	5.0	5.2	7.0
計	100	100	100	100	100	100

【表 8】運転免許を保有しなくなってからの外出の頻度
（最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間別）

単位：%

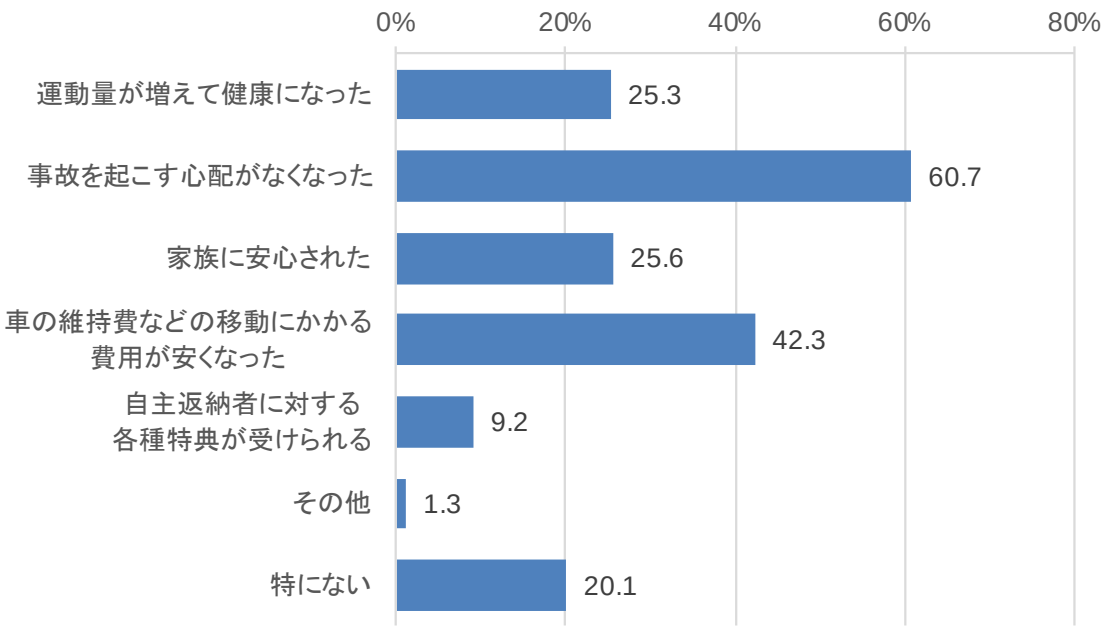
	5 分未満	5～10 分未満	10～15 分未満	15 分以上
減った	23.2	21.6	29.8	37.7
変わらない	68.4	71.3	65.3	60.5
増えた	8.3	7.1	4.9	1.8
計	100	100	100	100

(5)運転免許を保有しなくなって良かったと感じたこと（複数回答）

運転免許を保有しなくなったことによるメリットについては、主に「事故を起こす心配がなくなった」（60.7%）と「車の維持費などの移動にかかる費用が安くなった」（42.3%）ことが挙げられている。また、全回答者の 25.3%が「運動量が増えて健康になった」と回答している（図 2）。

年代別にみると、「事故を起こす心配がなくなった」および「家族に安心された」とする回答の割合は年代が上がるにつれ上昇する。（表 9）。

【図 2】運転免許を保有しなくなってよかったこと



【表 9】運転免許を保有しなくなってよかったこと（年代別）

単位：%

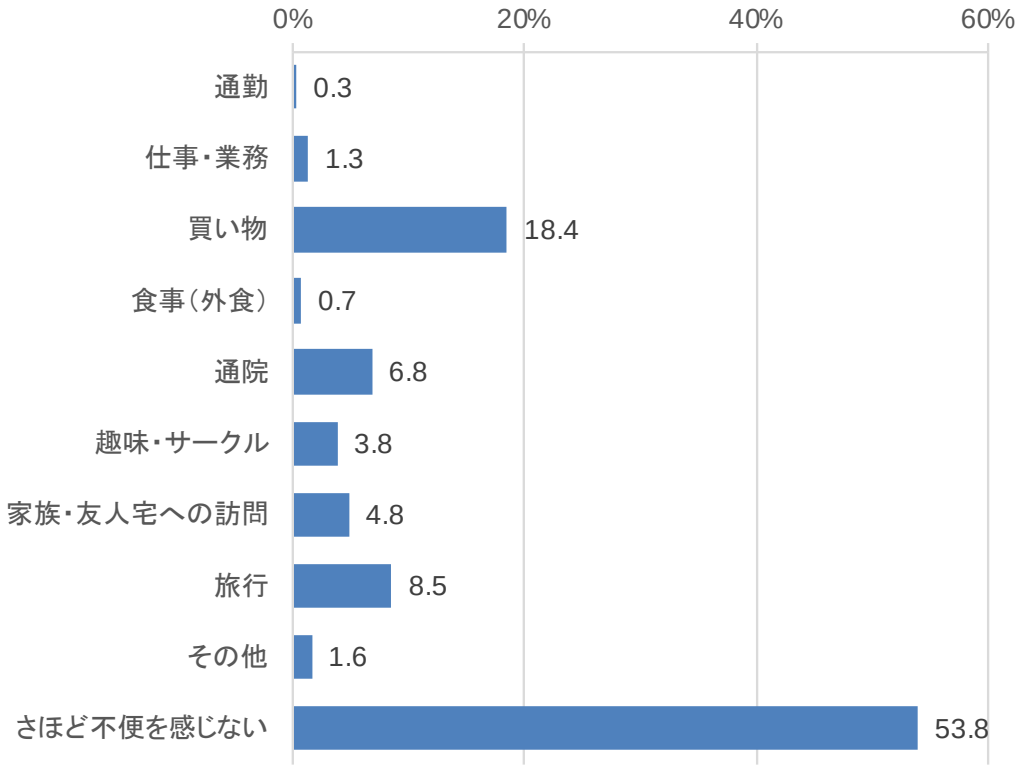
	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
運動量が増えて健康になった	21.4	24.8	26.3	22.7	27.6
事故を起こす心配がなくなった	21.4	50.4	56.7	64.9	69.3
家族に安心された	0.0	11.2	13.7	29.9	47.4
車の維持費など移動にかかる費用が安くなった	14.3	32.0	39.8	43.0	52.6
返納者に対する各種特典が受けられる	21.4	8.8	9.4	9.6	7.9
その他	7.1	0.8	1.8	1.0	0.9
特にない	28.6	28.8	25.4	17.9	9.6

※複数回答のため、上記数値は各回答数を当該年代の総回答者数で除したものである。

(6)運転免許を保有しなくなって最も不便を感じたこと

運転免許を保有しなくなったことのデメリットとしては、「買い物」についての不便が挙げられたものの、53.8%の回答者が「さほど不便を感じない」と回答している（図 3）。

【図 3】運転免許を保有しなくなって最も不便を感じたこと



年代別でみると、「さほど不便を感じない」の回答の割合は、年代が上がるにつれ下降する。「80 歳以上」になると、「さほど不便を感じない」は 30.3%である。

高齢になるにつれ、回答の割合が上昇するのは「通院」、「旅行」である。「80 歳以上」の回答者にとって最も不便となったのは「買い物」で 30.7%となっている（表 10）。

【表 10】運転免許を保有しなくなって不便になったこと（年代別）

単位：%

	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
通勤	0.0	0.0	0.3	0.0	0.9
仕事・業務	7.1	0.8	1.2	1.0	1.8
買い物	0.0	20.8	13.2	14.8	30.7
食事（外食）	0.0	0.0	0.6	0.7	1.3
通院	0.0	3.2	5.3	7.2	11.0
趣味・サークル	7.1	0.0	2.9	5.2	5.3
家族・友人宅への訪問	7.1	5.6	3.5	4.8	6.1
旅行	0.0	1.6	7.9	10.0	11.8
その他	0.0	0.0	2.6	1.7	0.9
さほど不便を感じない	78.6	68.0	62.6	54.6	30.3
計	100	100	100	100	100

「最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間」が「15 分以上」の回答者は運転免許を保有しなくなって「買い物」（22.8%）、「通院」（10.2%）が不便になったとしている。これらの値は他のカテゴリに比べて最も高い値となっている。

また、「15 分以上」の回答者の 46.1%が「さほど不便を感じない」としている。これは他のカテゴリに比べて最も低い値となっている（表 11）。

【表 11】運転免許を保有しなくなって不便になったこと
（最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間別）

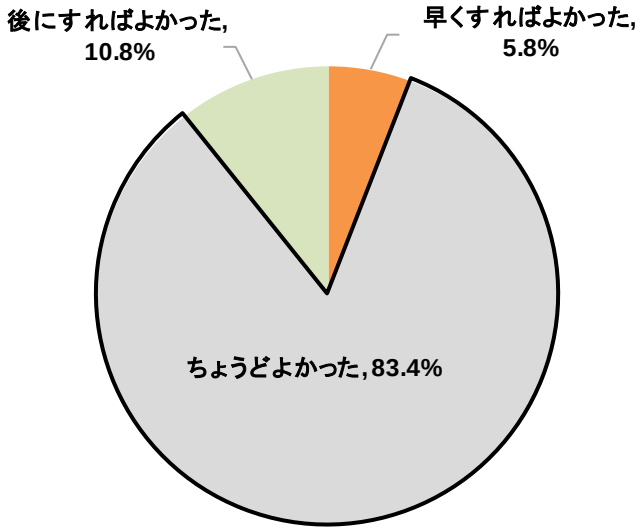
単位：%

	5 分未満	5～10 分未満	10～15 分未満	15 分以上
通勤	0.4	0.3	0.4	0.0
仕事・業務	0.9	1.8	0.4	1.8
買い物	15.4	19.5	16.4	22.8
食事（外食）	0.9	0.8	0.9	0.0
通院	4.8	6.8	6.2	10.2
趣味・サークル	3.5	3.7	3.6	4.8
家族・友人宅への訪問	6.1	3.9	5.8	3.6
旅行	8.8	9.7	7.1	7.2
その他	1.8	1.3	0.4	3.6
さほど不便を感じない	57.5	52.1	58.7	46.1
計	100	100	100	100

(7)運転免許を保有しなくなったタイミングはあなたにとって適切でしたか

運転免許を保有しなくなったタイミングについては、8 割を超える回答者が「ちょうどよかった」としている。タイミングを「後にすればよかった」とした回答者は 10 .8%であった（図 4）。

【図 4】運転免許を保有しなかったタイミングの評価

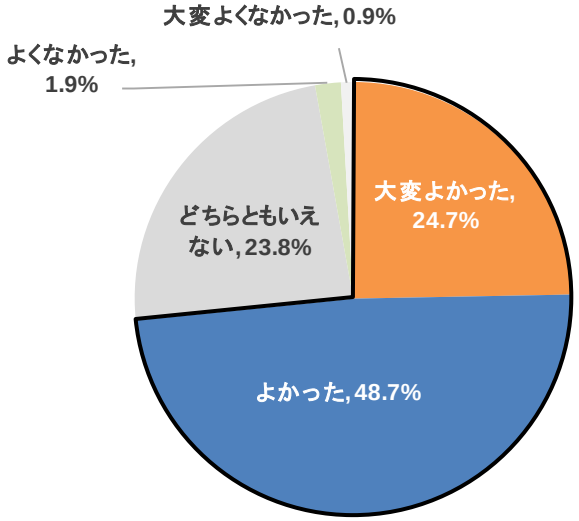


(8)総合的にみて、運転免許を保有しなくなったことに対してどうお考えですか

運転免許を保有しなくなったことについては、回答者全体の 24.7%が「大変良かった」、48.7%が「よかった」と回答している（図 5）。しかし、「最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間」別でみると、その評価に違いが生まれる。

【図 5】運転免許を保有しなくなったことの評価

単位：%



【表 12】運転免許を保有しなくなったことの評価（最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間別）

単位：%

	5 分未満	5～10 分未満	10～15 分未満	15 分以上
大変よかった	25.0	24.7	25.8	22.8
よかった	48.7	54.7	45.3	39.5
どちらともいえない	24.1	18.4	26.2	32.3
よくなかった	1.8	1.8	1.3	3.0
大変よくなかった	0.4	0.3	1.3	2.4
計	100	100	100	100

「最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間」が「15 分以上」の回答者の 22.8%が「大変良かった」、39.5%が「よかった」としており、全体の値よりも開きが見られる。また、「15 分以上」の回答者の 2.4%が「大変良くなかった」、3.0%が「よくなかった」としている（表 12）。

4. 2019 年運転者調査結果との比較

前に述べた、「運転免許を保有しなくなって最も不便を感じたこと」および「運転免許を保有しなくなったことの評価」の回答の傾向とも合わせて考えると、「最寄りの駅・バス停までの徒歩での時間」が「15 分以上」の回答者は、運転免許返納に対する満足度が低い傾向がみられる。

ここでは、本調査と同時期に MS&AD インターリスク総研が行った「運転免許保持者（運転者）に対する調査（n=1,000）」の結果との比較を行うこととする。2 つの調査の回答者属性のうち、「最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間」別の構成比を比較してみた。

【図 6】運転者と運転免許返納者アンケート回答者属性の比較
（最寄りの駅･バス停までの徒歩の時間別回答者構成比）

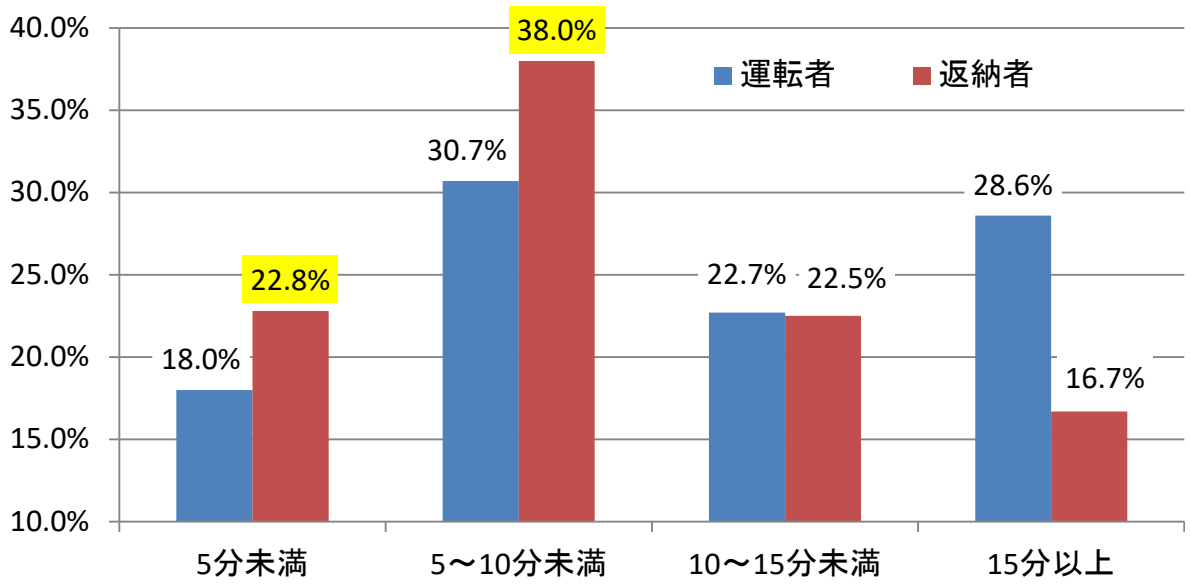


図 6 にあるように、「最寄りの駅・バス停までの徒歩の時間」別でみると、運転者は「5 分未満」で 18.0%、「5~10 分未満」で 30.7%となっている。これに対して返納者は「5 分未満」で 22.8%、「5~10 分未満」で 38.0%となっており、これらのセグメントでは返納者の回答の比率が運転者のそれを上回っている。返納者は、運転者に比べ「最寄りの駅・バス停までの徒歩での時間」が短い（10 分未満）回答者が多い。

つまり、「最寄りの駅・バス停までに徒歩での時間」が「15 分以上」かかる場合は、運転者は運転免許の返納の決断には慎重になるということである。それは、返納後のデメリットが充分に予想できるからであろう。

5. 考察

警察庁によれば、ここ数年で交通事故および死亡事故は減少傾向にある。しかし、死亡事故に占める75歳以上の運転による死亡事故数の割合は15%近くまで増加している。このことから、「高齢者の運転は危険」といわれるものと考えられる（表13、図7）。

【表13】交通事故数と運転免許保持者数

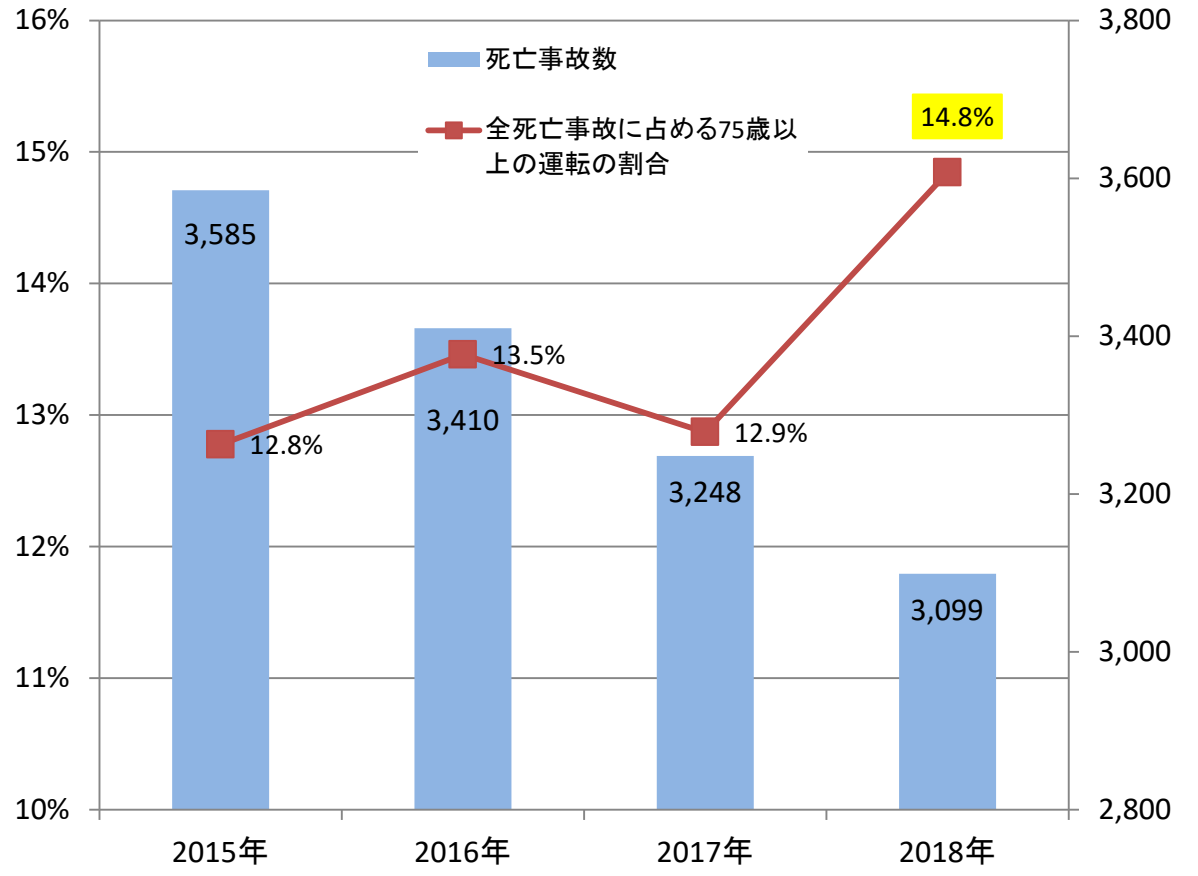
単位：人、件

	2015年	2016年	2017年	2018年
交通事故数	536,899	499,201	472,165	430,601
75歳以上の運転による交通事故数	33,547	32,890	32,949	31,935
死亡事故数	3,585	3,410	3,248	3,099
75歳以上の運転による死亡事故数	458	459	418	460
運転免許保有者数	82,150,008	82,205,911	82,255,195	82,314,924
75歳以上運転免許保有者数	4,779,968	5,129,016	5,395,312	5,638,309
運転免許返納者数	285,514	345,313	423,800	421,190

出所：警察庁交通局運転免許課『平成30年版運転免許統計』等を基にMS&ADインターリスク総研作成

【図7】死亡事故数および死亡事故に占める75歳以上の運転の割合の推移

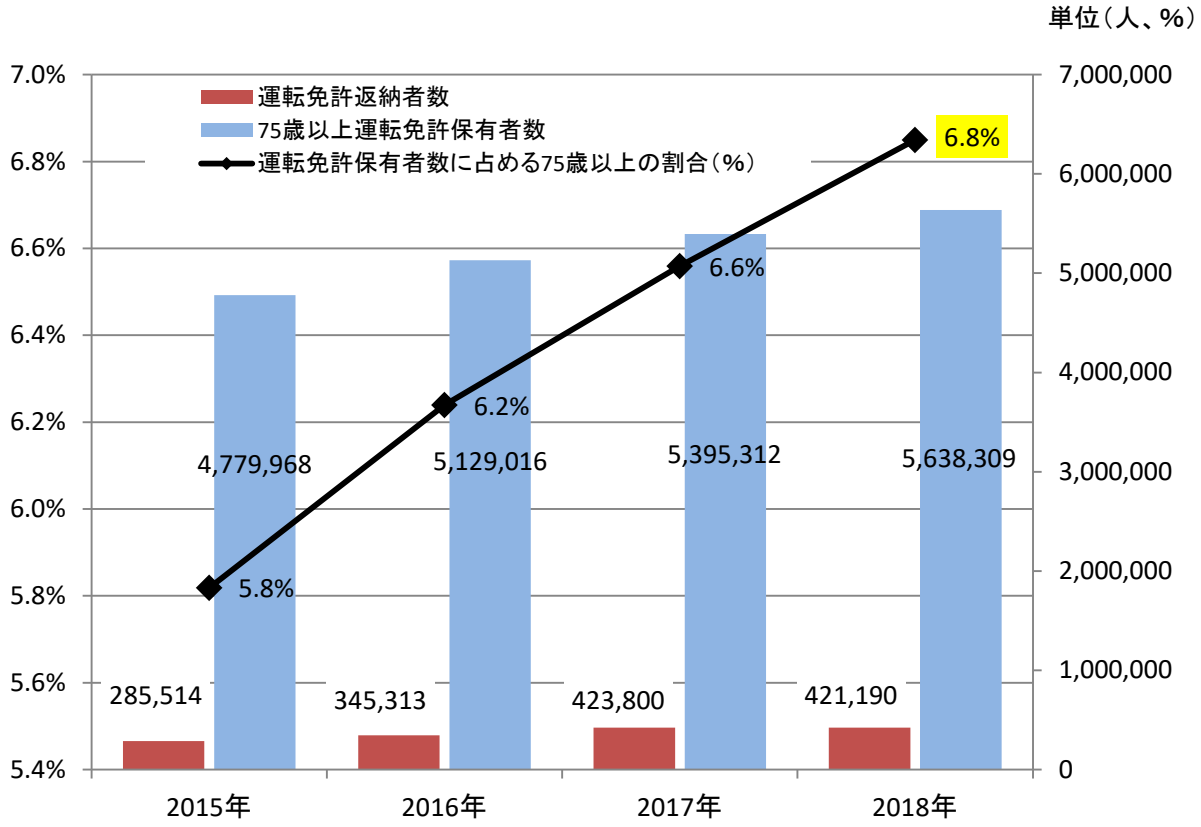
単位（件、%）



出所：警察庁交通局運転免許課『平成30年版運転免許統計』等を基にMS&ADインターリスク総研作成

警察庁によれば、我が国の運転免許保有者数はここ数年では約 8,200 万人でほぼ横ばいである。一方、75 歳以上運転免許保有者数は年々増加しており、2018 年には 560 万人を超え、運転免許保有者に占める割合は 7%近くに達している。また、運転免許返納者数は、30 万~40 万人前後で推移している（表 12、図 8）。このことから、運転免許の返納が「進まない [3]」との指摘がなされているものと考えられる。

【図 8】75 歳以上の運転免許保持者数、運転免許保持者に占める 75 歳以上の割合
および 返納者数/75 歳運転免許保持者数推移



出所：警察庁交通局運転免許課『平成 30 年版運転免許統計』等を基に MS&AD インターリスク総研作成

ここでは、本調査の結果を踏まえて高齢運転者の運転免許の返納を促進するための施策について考察する。

(1)運転をする必要のない環境づくり

本調査では、回答者の 24.7%が「運転する必要がなくなった」ことを運転免許を保有しなくなった理由として挙げている。したがって、運転をする必要のない環境を提供すれば運転免許の返納は進むと考えられる。

しかし、我が国の都市部以外ではマイカーが未だ「生活の足」であることは否めず、また人口減少が続く地方では鉄道やバス路線の多くが採算が取れず、縮小や廃止の危険にさらされている。

宮崎県西米良村では運転免許を返納した高齢者に 144,000 円分のタクシー券を支給するという。また、同村ではこの制度とは別に 75 歳以上の住民に中心部まで年間最大 72 往復できるタクシー券を

[3] 東洋経済オンライン「75 歳以上の運転免許返納がまるで進まない実態」（2019 年 4 月 24 日）

配っている[4]。「生活の足」の支援は運転免許の返納を促進するには不可欠である。

⑵高齢運転者による事故の報道

本調査では、回答者の 16.1%が「高齢者による重大事故のニュースを耳にした」ことを運転免許を保有しなくなった理由として挙げている。したがって、高齢運転者による事故の報道のボリュームを大きくすれば運転免許の返納は進むと考えられる。

実際に、2019 年 4 月に東京都で発生した高齢運転者の事故は 11 人の死傷者を出したことで大きく報道された[5]。警視庁はその事故の翌月に 5,759 件の運転免許の返納があり、それまでの月間最多記録であったとしている[6]。しかし、高齢運転者の起こす事故の報道が過剰になれば、高齢運転者に対する批判的な国民感情も醸成されかねない。自動車の運転に全く支障のない健康状態でありながら、高齢者が世間の目の厳しさで運転をあきらめるという現象は必ずしも好ましいとはいえない。

⑶自らの運転技術の把握

本調査では、回答者の 10.9%が「運転技術の低下を実感した」ことを運転免許を保有しなくなった理由として挙げている。したがって、高齢運転者の安全性の低下を客観的にスコア化して提供すれば、運転免許の返納は進むと考えられる。

我が国では 2018 年度に 376 万台（対前年比約 141%）が出荷[7]され、普及が進むドライブレコーダーの中には安全運転診断機能を備えたものがあり、運転の診断結果をスマホアプリで確認することができる。自らの運転技術を客観的評価に基づいて見つめなおすことは、年代を問わず安全運転にとって重要である。

⑷家族及び関係者による返納の勧奨

本調査では、回答者の 9.5%が「家族の勧めがあった」ことを運転免許を保有しなくなった理由として挙げている。したがって、高齢運転者を取り巻く周囲の人々の勧奨は運転免許の返納に有効であると思われる。

しかし、高齢運転者側にも長年運転をしてきた誇りがある。家族らが返納を促しても本人が拒むことで生まれるトラブルも少なくない。北海道警察は、1 年間で 3 回以上の事故を起こした高齢者の住宅を訪れて運転免許の返納を促す取り組みを進めているが目立った効果は出ていないという[8]。

⑸認知機能検査の厳格化

警察庁によれば、2017 年度に認知機能検査を受けた運転免許保持者は 2,105,477 人であった。そのうち 57,099 人（2.7%）が第 1 分類（認知症のおそれ）と判定されている。その後、第 1 分類のうち 16,115 人は運転免許を返納した。このような強制力を持つ検査の厳格化によって運転免許の返納者数を増やすことは一定の実効性がある。それはさらに、高齢者の運転免許返納の説得に悩む家族の助けとなるであろう。

しかし、前述の「生活の足」の支援のないまま運転免許を返納した場合、その高齢者の QOL（クオリティ・オブ・ライフ）は少なからず損なわれるであろう。

---

4 熊本日日新聞「免許返納の環境づくり」（2016 年 12 月 3 日）
5 東京読売新聞「池袋暴走書類送検　運転大丈夫と継続　家族制止従わず」（2019 年 11 月 12 日）
6 毎日新聞「東京・池袋の暴走　免許返納、事故後に急増」（2019 年 11 月 12 日）
7 一般社団法人電子情報技術産業協会（JEITA）統計資料
8 北海道新聞「事故繰り返す高齢ドライバー増加　免許返納どう説得」（2019 年 8 月 26 日）

6. まとめ

長年にわたり維持してきた運転の免許を自ら放棄するという決断は、特にライフスタイルの大きな転換を伴う場合は難しいものとなるであろう。本調査では、その難しい決断を下した回答者の約 7 割が、その決断に対してポジティブな考えを持っていることがわかった。

加えて、運転免許返納後には、「事故を起こす心配がなくなった」、「家族に安心された」、「車の維持費などの移動にかかる費用が安くなった」および「運動量が増えて健康になった」など、心理的、経済的効果に加えて健康面でのメリットがあることが本調査で明らかとなった。「進まない」という指摘もある運転免許の返納制度[9]であるが、上記のメリットは高く評価されるべきである。

本稿では、さらに運転免許の返納の促進策について考察を試みた。運転免許の返納数を増加させることは十分可能であると考えられる。しかし、一方で本調査の回答者の約 4 人に 1 人が、「運転免許を保有しなくなってから外出の頻度が減っている」ことは、考慮しておく必要がある。

厚生労働省によれば、高齢者の外出が減り、生活の活動空間がほぼ家の中のみへと狭小化することは、「閉じこもり症候群」を招き、そこから寝たきりや認知症へ進行する可能性があるという。したがって、運転免許の返納の増加は、別の社会課題（認知症、寝たきり、孤独死など）を加速させる可能性があることを理解しておかなければならない。

このように、高齢運転者にまつわる問題は超高齢化を迎えた我が国の深刻な社会課題の一つであり、その解決は一筋縄ではいかない。したがって、様々な施策（高齢者講習、認知症検査、運転適性相談、安全運転診断、モビリティサービスなど）の組み合わせが必要である。

現在は、高齢運転者の安全対策として、自動車の安全運転支援機能の普及と、安全運転支援機能が搭載された車両に限って運転できる高齢運転者向けの「限定免許」の導入の準備が急速に進められている。様々な施策が実施されていく中で、運転免許の返納制度は改めて評価されることになるであろう。

しかし、どのような施策を講じても、人はいずれ自動車の運転から「卒業」しなくてはならない。高齢運転者が自動車を運転しなくても生き生きと暮らすことができる社会基盤の整備ができることを願うばかりである。

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

9 他にも、運転免許の返納制度に対して「生活の足を奪う高齢者いじめ」である、「運転免許を返納した者が運転事故起こす」ことがある、あるいは、「自動運転が実現したときに運転免許を持っていないと恩恵が得られない」との指摘もある。

＜参考文献＞
警察庁交通局（2019） 『平成 30 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（2019）『平成 30 年中の交通事故の発生状況』
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（2018）『改正道路交通法の施行状況【高齢運転者対策】』
警察庁交通局運転免許課（2019）『平成 30 年版運転免許統計』
高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議（2017）『高齢運転者交通事故防止対策に関する提言』
厚生労働省（2012）『閉じこもり予防・支援マニュアル』
内閣府（2019）『令和元年版高齢社会白書』
内閣府（2019）『令和元年版交通安全白書』

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。

お問い合せ先
ＭＳ＆ＡＤインターリスク総研㈱
基礎研究本部
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 2019