

リサーチレター <2019 No.2>

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

【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が、2017年に実施した前回の調査結果に比べて全般的に低くなっている。
- 運転免許証の返納を検討したことがあるとする回答数の割合は、高齢になるほど高くなる。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。
- 半数近くの回答者が「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。

1. 背景

警察庁によれば、2018年末時点での我が国の運転免許保有者数は約8,231万人となっており、この30年間で約2,500万人増加している。そのうち70歳以上の運転免許保有者はこの期間で109万人から1,130万人と10倍以上に増加している。

高齢運転者はその認知機能の衰えから、ブレーキとアクセルの踏み間違いなど操作ミスによる事故を起こしやすいとされており、2009年6月の改正道路交通法によって75歳以上の高齢運転者に対する免許更新時に認知機能検査を実施することとなった。しかし、75歳以上の高齢運転者による交通事故数は、2007年の年間410件から減少する気配はない。

悲惨な事故が相次いだ2016年には「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」が開かれ、2017年には75歳以上の高齢運転者による一定の違反行為に対して臨時認知機能検査及び臨時高齢者講習が実施されることとなった。

我が国における交通死亡事故数は年々減少している。警察庁によれば、死亡事故は2007年の年間4,686件から、2017年の年間3,248件まで減少している。そして2018年は3,099件と前年に比べて149件減少した。しかし、このうち75歳以上の高齢運転者による死亡事故は466件と、前年に比べて42件増加し、死亡事故全体の約14.8%を占めている。そのような状況から、高齢運転者による死亡事故および高齢運転者による免許の自主返納を勧奨する報道も減少する様子がない。

本稿では2019年8月にMS&ADインターリスク総研が実施した自動車運転者に対するアンケート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。また、本稿では2017年2月に実施された自動車運転者に対するアンケート調査との調査結果の比較も行うことで、高齢運転者の意識の変化についても明らかにしていく。

2. 調査の概要

(1)事前調査

2019年8月16日～21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、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。

(2)回答者属性

対象者1,000人（男性509人、女性491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89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	39.4	23.9	26.9	9.8	100
20-29歳	42.7	17.3	30.0	10.0	100
30-59歳	45.3	20.7	21.3	12.7	100
60-64歳	48.7	16.0	27.3	8.0	100
65-69歳	33.3	32.0	26.0	8.7	100
70-74歳	38.0	26.0	24.7	11.3	100
75-79歳	32.7	30.0	26.7	10.7	100
80歳以上	33.0	26.0	35.0	6.0	100

③職業

無職（29.5%）、専業主婦・主夫（23.8%）、会社員（20.1%）、パート・アルバイト（9.9%）、自営業・自由業（8.4%）、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	45
青森県	3
岩手県	3
宮城県	17
秋田県	5
山形県	8
福島県	8
茨城県	24
栃木県	18
群馬県	13
埼玉県	55
千葉県	69
東京都	79
神奈川県	84
新潟県	11
富山県	3
石川県	3
福井県	5
山梨県	5
長野県	18
岐阜県	26
静岡県	33
愛知県	125

都道府県	回答者数
三重県	23
滋賀県	8
京都府	17
大阪府	53
兵庫県	48
奈良県	13
和歌山県	5
鳥取県	2
島根県	8
岡山県	16
広島県	17
山口県	9
徳島県	4
香川県	13
愛媛県	13
高知県	4
福岡県	32
佐賀県	7
長崎県	5
熊本県	12
大分県	7
宮崎県	5
鹿児島県	12
沖縄県	7

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各年代を通じて最も回答が多いのが「買い物」である。「65～69 歳」以上のカテゴリでは「買い物」の割合は 90%を超える。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 65.0%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	45.3	34.7	29.3	10.0	12.0	1.3	4.0
仕事・業務	32.7	19.3	16.0	14.7	15.3	11.3	2.0
買い物	79.3	88.7	88.0	91.3	93.3	90.7	94.0
食事(外食)	46.0	48.7	40.7	50.0	46.7	43.3	39.0
通院	18.0	33.3	34.0	40.7	51.3	56.7	65.0
趣味・サークル	23.3	22.0	26.0	34.0	41.3	43.3	39.0
家族・友人宅への訪問	26.7	37.3	36.7	43.3	41.3	36.0	38.0
旅行・ドライブ	45.3	44.0	54.7	43.3	50.7	40.0	34.0
送迎	20.0	33.3	38.7	42.7	46.0	36.7	40.0
その他	0.7	0.7	0.7	2.0	1.3	3.3	3.0

(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、「70～74 歳」以上のカテゴリの「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 19%となった。一方で「20～29 歳」の「自信はない」とする回答の割合は 11.3%と全年代で最も高い。

【表 2】運転に対する自信(年代別)

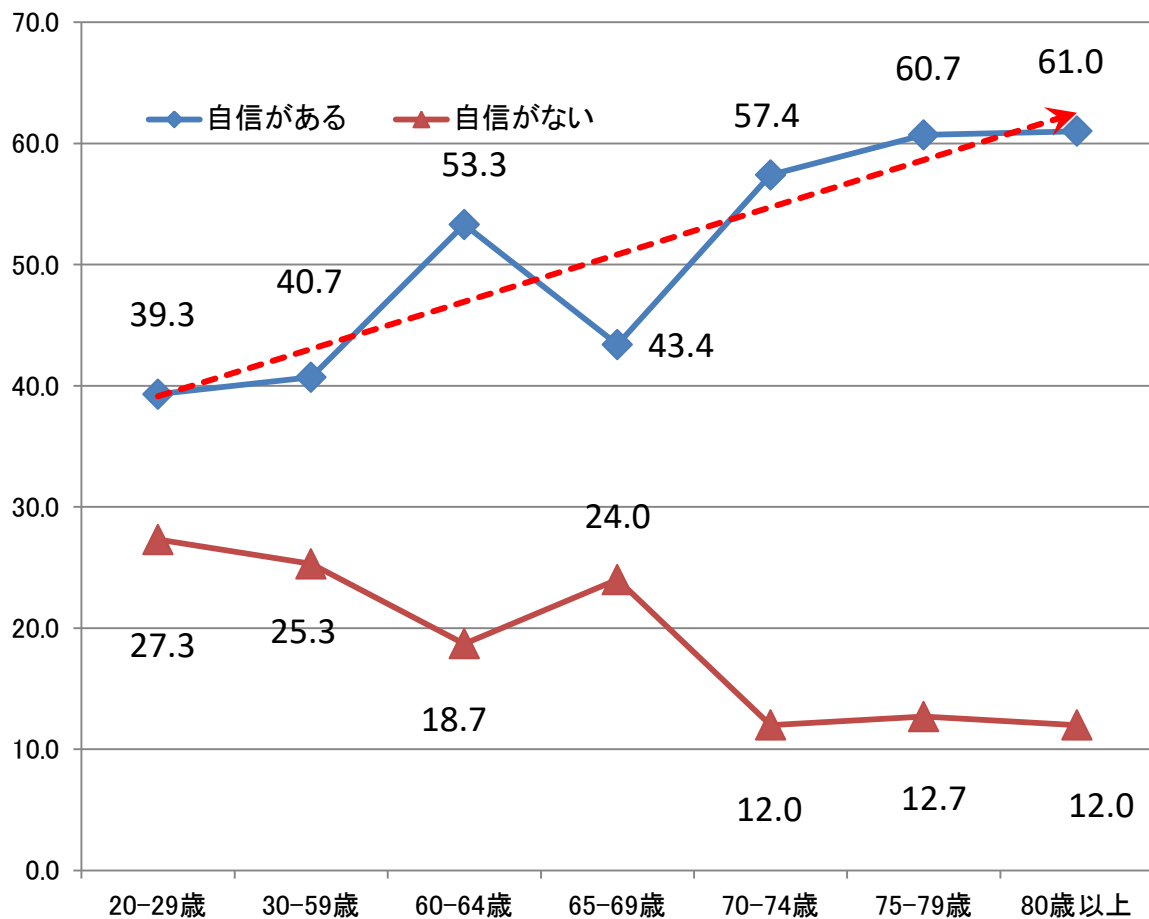
単位: %

	全体	20-29 歳	30-59 歳	60-64 歳	65-69 歳	70-74 歳	75-79 歳	80 歳以上
かなり自信がある	7.7	7.3	6.7	5.3	6.7	8.7	4.0	19.0
ある程度自信がある	42.6	32.0	34.0	48.0	36.7	48.7	56.7	42.0
どちらともいえない	30.5	33.3	34.0	28.0	32.7	30.7	26.7	27.0
あまり自信はない	15.3	16.0	19.3	18.0	20.0	10.7	12.0	9.0
自信はない(多少の不安がある)	3.9	11.3	6.0	0.7	4.0	1.3	0.7	3.0
計	100	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」の合計をまとめて「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）」の合計をまとめて「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。

【図1】自動車運転に対する自信(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」を経験しましたか

ヒヤリ・ハット体験が「ほとんどない」の回答の割合は、年代が高くなるにつれ高くなる。「80歳以上」の「ほとんどない」の回答の割合は27.0%と全年代で最も高い。一方で「20～29歳」の「よくある」の回答の割合は12.0%と全年代で最も高い（表3）。

【表3】ヒヤリ・ハットの体験(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	4.3	12.0	5.3	3.3	4.0	0.7	0.7	4.0
たまにある	42.2	51.3	47.3	46.7	34.7	38.7	40.0	34.0
あまりない	34.9	25.3	36.0	33.3	42.0	38.7	34.0	35.0
ほとんどない	18.6	11.3	11.3	16.7	19.3	22.0	25.3	27.0
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(4)直近3年以内に、ご自身の側にも過失のある事故を起こした経験はありますか

事故の経験については「20～29歳」の「ある」の回答の割合が14.7%と全年代で最も高く、「60～64歳」の「ある」の回答の割合が6.0%と全年代で最も低い。年代別にみると、「20～29歳」から「60～64歳」までは年齢が高くなるにつれ事故経験は低くなり、「65～69歳」以上からは年齢が高くなるにつれ事故経験が高くなっている（表4）。

【表4】事故の経験の有無(年代別)

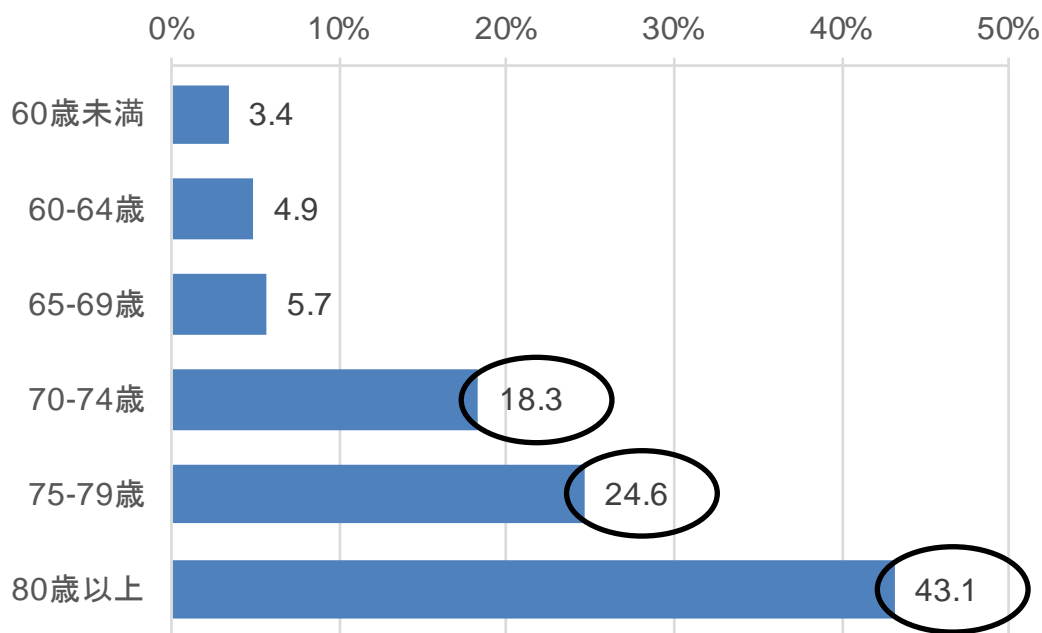
単位：%

	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	10.7	14.7	12.7	6.0	7.3	10.0	12.0	13.0
ない	89.3	85.3	87.3	94.0	92.7	90.0	88.0	87.0
計	100	100	100	100	100	100	100	100

(5)あなたは自動車の運転を何歳まで続けたいですか

全体では「80歳以上」が43.1%で最も高く、「75-79歳」(24.6%)、「70-74歳」(18.3%)と続く。70歳以上までの運転継続意向は86.0%に達している(図2)。

【図2】運転の継続意向(何歳まで)



年代別に見ると、60代・70代では現在の年齢よりもプラス5歳以上の年齢までの運転継続意向がみられる。全体の平均値は75.5歳となった(表5)。

【表5】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	75.5	63.8	70.5	74.3	76.3	78.9	81.6	86.5
中央値	75	65	70	75	75	80	80	85

(6) 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を年代別にみると、「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」の回答割合が上昇する。「70～74歳」では10%を超え、「80歳以上」は21.0%となっている（表6）。

【表6】運転免許の返納検討の有無（年代別）

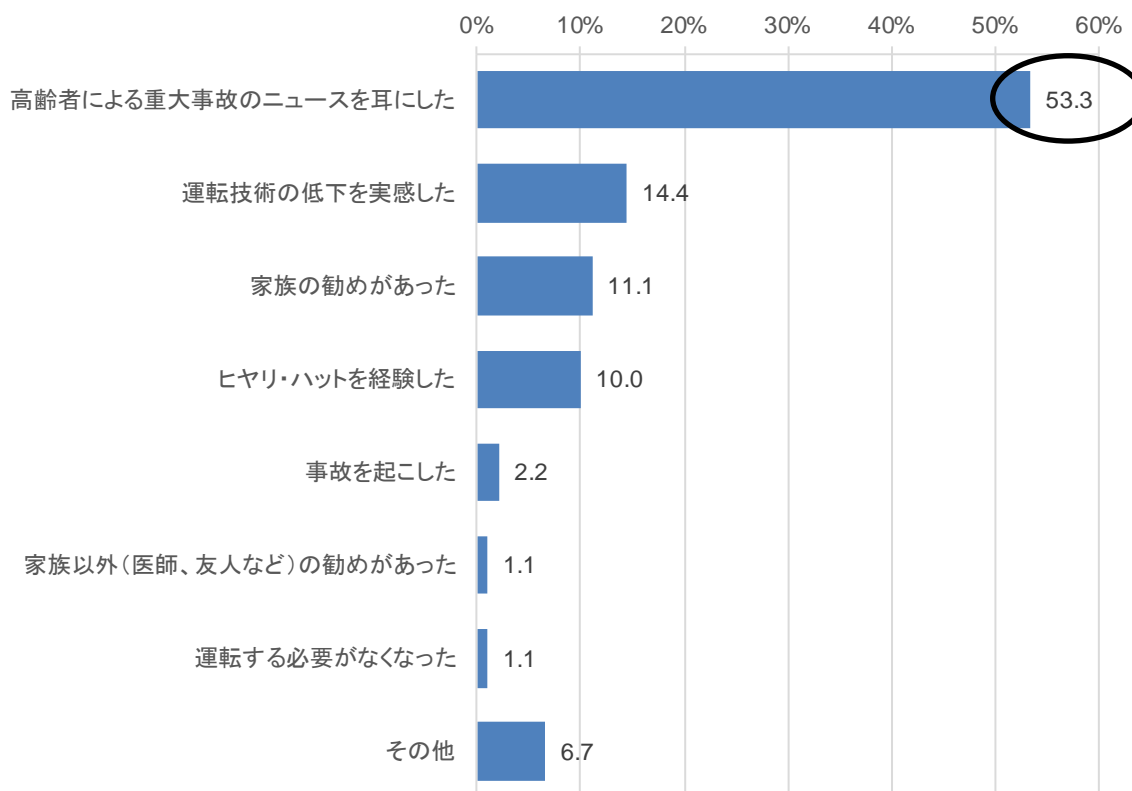
単位：%

	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	9.0	6.0	3.3	2.0	5.3	11.3	18.0	21.0
ない	91.0	94.0	96.7	98.0	94.7	88.7	82.0	79.0
計	100	100	100	100	100	100	100	100

(7) 運転免許証返納の検討のきっかけ

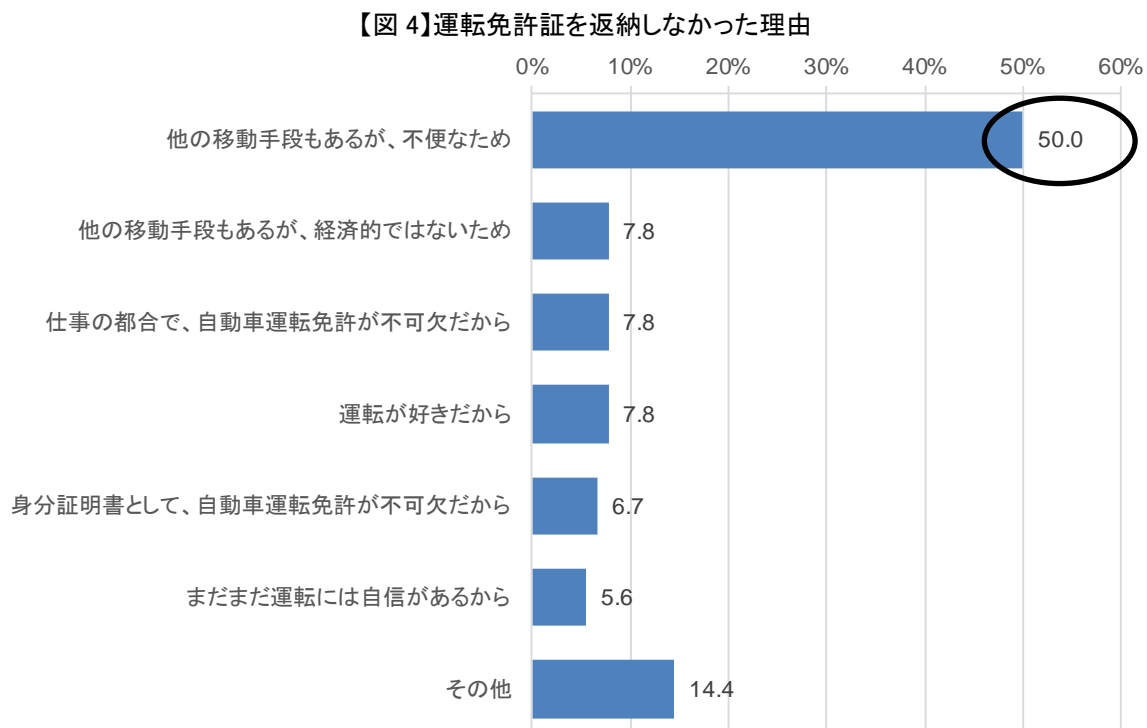
運転免許証の返納を「検討したことがある」とした90人の回答者に対して、そのきっかけについて聞いた（図3）。全体では「高齢者による重大事故のニュースを耳にした」の回答の割合が50%を超えている。

【図3】運転免許証返納を検討したきっかけ



(8) 運転免許証を返納しなかった理由

運転免許証の返納を「検討したことがある」とした 90 人の回答者に対して、返納しなかった理由を聞いた（図 4）。「他の移動手段もあるが不便なため」とした回答者が 50%であった。



ここでは、「その他」の回答の、自由記述回答の内容を以下に紹介する。（カッコ内は性別、年齢）これらの回答者はいずれも単なる利便性や経済的理由とは違う事情を抱えて運転を続けていることがわかる。

「通院が目的」（女性、75 歳）

「家族の送迎」（女性、72 歳）

「夫の長期入院で、何時病院から連絡があってもすぐに出られるように」（女性、75 歳）

「夫が反対したから」（女性、77 歳）

「家族の通院、自身の仕事」（女性、71 歳）

「ペットが高齢で病院に行くことが多くなったので今しばらく車が必要」（女性、70 歳）

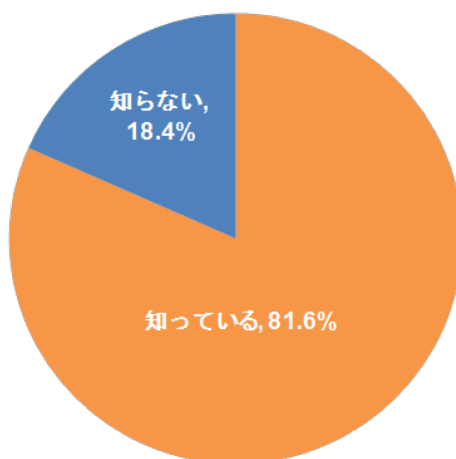
「直前に主人が脳梗塞で倒れて通院や入院の時に使っている」（女性、84 歳）

「他の移動手段がないから」（男性、84 歳）

(9)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5にあるように回答者全体では、安全運転サポート車(サポカー)を「知っている」とする回答の割合は81.6%となっている。年代別では、「20~29歳」の31.3%、「30~59歳」の23.3%が安全運転サポート車を「知らない」としている。それらの年代に比べて60歳以上のサポカーの認知度は高いといえる(表7)。

【図5】サポカーを知っているか



【表7】サポカーを知っているか(年代別)

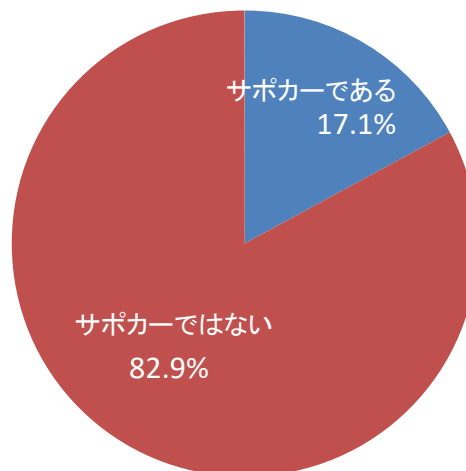
単位：%

	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	76.7	85.3	82.7	87.3	86.0	86.0
知らない	31.3	23.3	14.7	17.3	12.7	14.0	14.0
計	100	100	100	100	100	100	100

(10)あなたがふだん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6にあるように回答者全体では、安全運転サポート車(サポカー)に「乗っている」とする回答の割合が17.1%となっている。年代別では、「70~74歳」のサポカーに「乗っている」とする回答の割合が最も高く22.7%となっている(表8)。

【図6】普段運転する車はサポカーか



【表8】普段運転する車はサポカーか(年代別)

単位: %

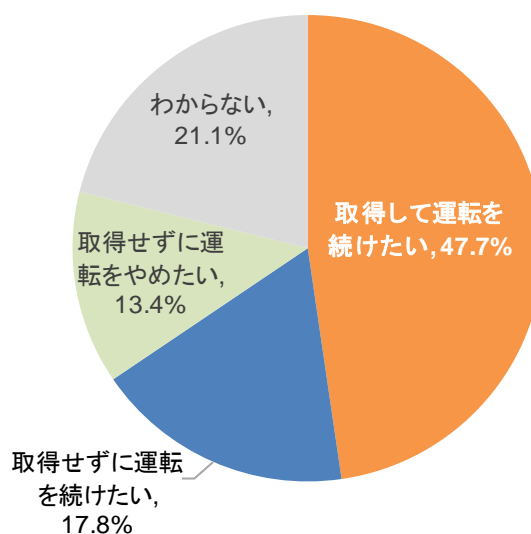
	20-29歳	30-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
サポカーである	16.7	16.0	16.0	15.3	22.7	16.0	17.0
サポカーではない	83.3	84.0	84.0	84.7	77.3	84.0	83.0
計	100	100	100	100	100	100	100

(11) 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」の創設に向けて検討するとしています。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

政府が成長戦略の中に掲げた、高齢者ドライバー向けの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47.7%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7)。一方で、「75-79歳」の23.3%、「80歳以上」の22.0%が「取得せずに運転を続けたい」と回答している(表9)。

【図7】安全運転支援機能付き自動車限定免許証の取得意向



【表9】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：%

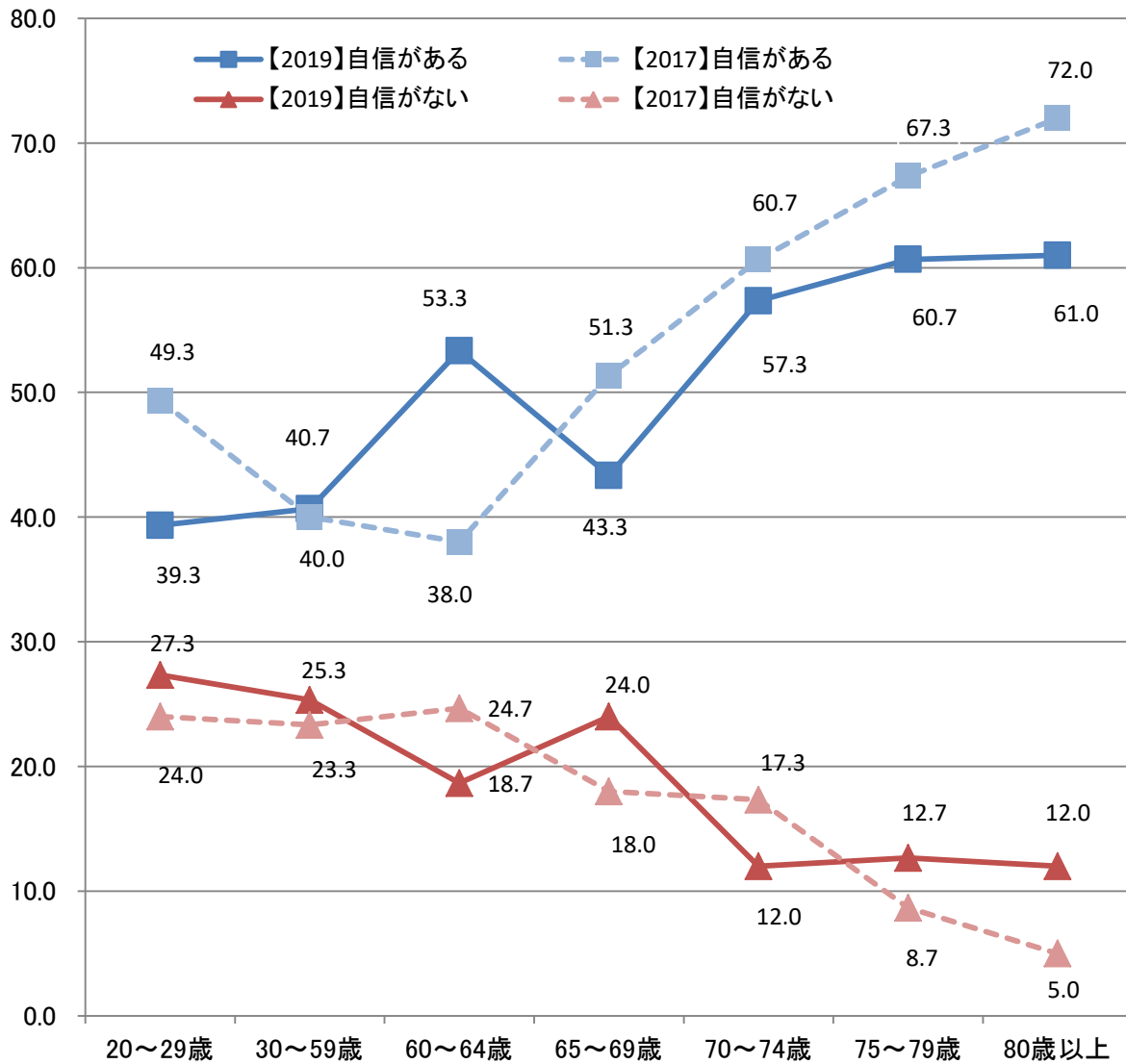
	20-29歳	30-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上
取得して運転を続けたい	46.0	47.3	48.0	46.7	51.3	46.7	48.0
取得せずに運転を続けたい	10.7	14.0	16.0	20.7	19.3	23.3	22.0
取得せずに運転をやめたい	14.0	16.7	10.7	11.3	12.0	14.0	16.0
わからない	29.3	22.0	25.3	21.3	17.3	16.0	14.0

4. 2017年調査との比較

図8では、3.(2)で行った年代別の運転に対する自信の比較について、2017年2月に行った調査結果を加えて、比較してみた。本調査(2019年)の65歳以上の自動車運転に対する自信は、2017年度の調査結果に比べて低い傾向がみられる。ただし、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8】自動車運転に対する自信(2017年と2019年の比較)

単位: %



5. 考察

本調査では75歳以上の高齢運転者約2割が運転免許の自主返納を検討したことがあることが分かった。また、自主返納を検討するに至った最大の要因が「高齢者による重大事故のニュースを耳にした」であった。本稿では、ここ数年の高齢運転者の事故の報道について考察する。

【表 10】交通事故数の推移(2015~2018)

単位:件

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019/7末
交通事故数	536,899	499,201	472,165	430,601	218,543
死亡事故数(a)	3,585	3,410	3,248	3,099	1,421
75歳以上の運転による死亡事故数(b)	458	459	418	460	205

出所:警察庁交通局

警察庁によれば、ここ数年で交通事故および死亡事故の数は減少している。その一方で、高齢運転者の死亡事故の数は年間410~460件の間で推移しており、減少する傾向にない(表10)。また、交通事故および死亡事故が全国紙¹の記事となる回数も、減少しつつある。ただし、高齢運転者による死亡事故の記事²がそれらに占める割合は上昇している(表11)。

【表 11】全国紙における交通事故の記事数

単位:件

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019/7末
交通事故の記事数	5,007	5,222	4,932	4,297	2,572
死亡事故の記事数(A)	892	918	792	677	391
高齢運転者の死亡事故の記事数(B)	245	357	331	307	222

出所:日経テレコン21を基にMS&ADインターリスク総研作成

ここでは、表10および11の値を基に、「(75歳以上の運転による死亡事故数) / (死亡事故数) = b/a」(以下、事故数割合という。)と「(高齢運転者の死亡事故の記事数) / (死亡事故の記事数) = B/A」(以下、記事数割合という。)を比較してみた(図9)。

記事数割合が事故数割合を上回っているということは、高齢運転者による死亡事故は実際の死亡事故の発生割合以上に全国紙によって報道されていることを示している。

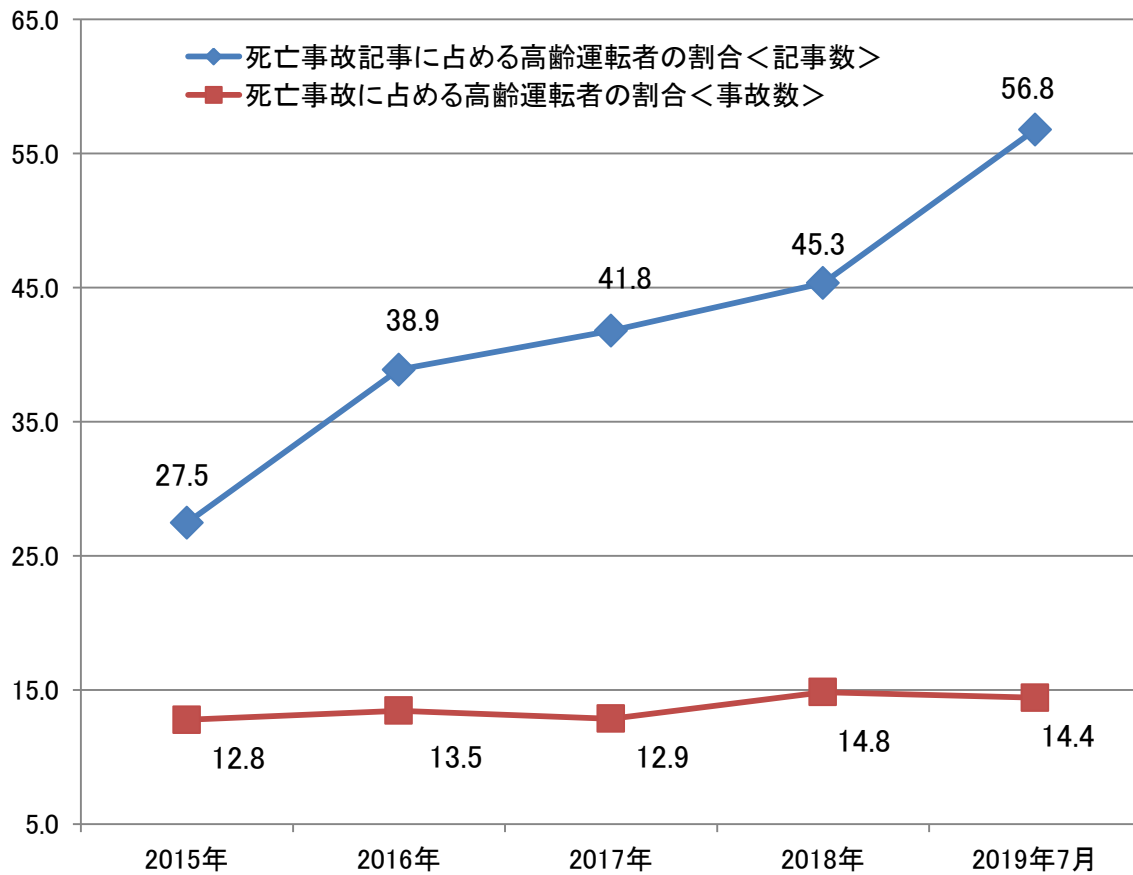
図9では、記事数割合のカーブが事故数割合のカーブに比べて急角度で上昇していることがわかる。記事数割合と事故数割合のギャップは、高齢運転者の2015年の14.7ポイントから2019年7月の42.4ポイントに急拡大している。

¹ 朝日新聞、読売新聞、毎日新聞、産経新聞の4紙を指す。

² 記事数は日経テレコン21の記事検索の結果からカウントした。交通事故は「交通事故」で、死亡事故は「交通事故 死亡 運転」で、高齢運転者の死亡事故は「交通事故 死亡 運転 高齢」で検索した。

【図9】死亡事故に占める高齢運転者の死亡事故の割合(事故数・記事数)

単位: %



出所: MS&AD インターリスク総研

高齢運転者による死亡事故の報道が高齢運転者およびその家族にどのようなインパクトを与えているのかについては、改めて調査する価値があると考えます。マスメディアによる事故報道がきっかけとなって、高齢運転者が自らの運転を見つめなおす良い機会となることを期待するからである。

6. まとめ

厚生労働省の推計によれば、我が国の2012年時点の65歳以上の認知症の数は462万人、有病率は15.0%である。同省は2025年にはそれが約20%になるとも予測している。また東京都健康長寿医療センター研究所は、認知症の有病率が年齢とともに高まるとしている³。

高齢者の認知症の発症を考慮すれば、高齢者が自動車を運転することに否定的な考えを持つことも不思議ではない⁴。さらには相次ぐ高齢運転者の事故の報道によって、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。

一方、本調査では、65歳以上の回答者の3割超が「ほぼ毎日運転をしている」こと、また全回答者の86%が70歳を超えても自動車の運転を続けたいとしていることがわかった。高齢者にも運転を継続せざるを得ない事情があり、簡単にその運転ニーズを無視することはできない。

例えば、本調査において運転の目的として回答が最も多かった「買い物」は切実な運転ニーズの一つである。我が国では、市街地中心部の商店街の空洞化が進んだため、地域によっては徒歩や自転車で駅前に出かけるのではなく、車で郊外のショッピングセンターに行かねば買い物ができないところも少なくない⁵。本調査の結果にあるように、運転免許の返納を検討した回答者のうち50%が、「他の移動手段もあるが不便なため」という理由で返納をしなかったのもうなづける。

また、本調査では、安全運転サポート車（サポカー）を「知っている」とした65歳以上の回答者は8割を超えるものの、実際にサポカーに乗っている回答者は2割前後であるという実態も改めて明らかになった。また、「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」に対する抵抗もさほど強くはないことも明らかになっている。

自動車の安全運転支援機能の普及、および安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる免許制度は、高齢運転者の支援に有効であると考えられる。これらの施策は現在急速に準備が進められている。

2019年6月に開催された「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」をふまえて、国土交通大臣が2019年7月に国内乗用車メーカー8社に対し、既販車への「後付け安全運転支援装置⁶」の拡大の要請を行っている。東京都は、2019年7月より、70歳以上の高齢運転者向けに「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の購入・設置費用の9割を補助することとした。また、国土交通省は、サポカーSワイド⁷の新車販売台数に占める割合が2019年度の79%から2021年度には90%になると推計している。

また政府は、安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる免許制度の創設に向け関係省庁が連携して検討を行い、2019年度内に方向性を得るとしているが、安倍首相は2019年10月の「未来投資会議」において、その検討を加速するよう関係閣僚に指示している。

高齢者のQOL（クオリティ・オブ・ライフ）を損なわないためにも、高齢者から運転という移動手段を取り上げるのではなく、健康であるかぎり、安全に自動車の運転を継続できる社会基盤の構築が急がれる。

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

³ 80歳代後半の認知症の有病率は男性35%、女性44%であり、95歳を過ぎるとその値は、男性51%、女性84%になるとしている。

⁴ しかし、高齢者に運転を断念させることで、認知症の進行を早めてしまうおそれがあるとの指摘もある。

⁵ 内閣府は60歳以上の運転者の居住地が、「大都市」、「中都市」、「小都市」、「町村」と都市規模が小さくなるほど毎日運転する割合が高くなると指摘している。

⁶ ばらつきはあるものの、2020年夏以降には全8メーカーからペダル踏み間違い時加速抑制装置が商品化される予定。

⁷ サポカーのうち、歩行者対応の衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、先進ライト、車線逸脱警報を装備するもの。

<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』
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』
国土交通省（2019）『後付け安全運転支援装置の装備拡大等に向けた開発計画について』
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』
東京都（2019）『令和元年度 東京都 高齢者安全運転支援 装置設促進事業補助金交付要綱』
東京都県境長寿医療センター研究所ホームページ <https://www.tmghig.jp/research/topics/201703/>（最終アクセス日 2019年10月24日）
首相官邸ホームページ <https://www.kantei.go.jp/singi/keizaisaisei/miraitoushikaigi/>（最終アクセス日 2019年11月11日）

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