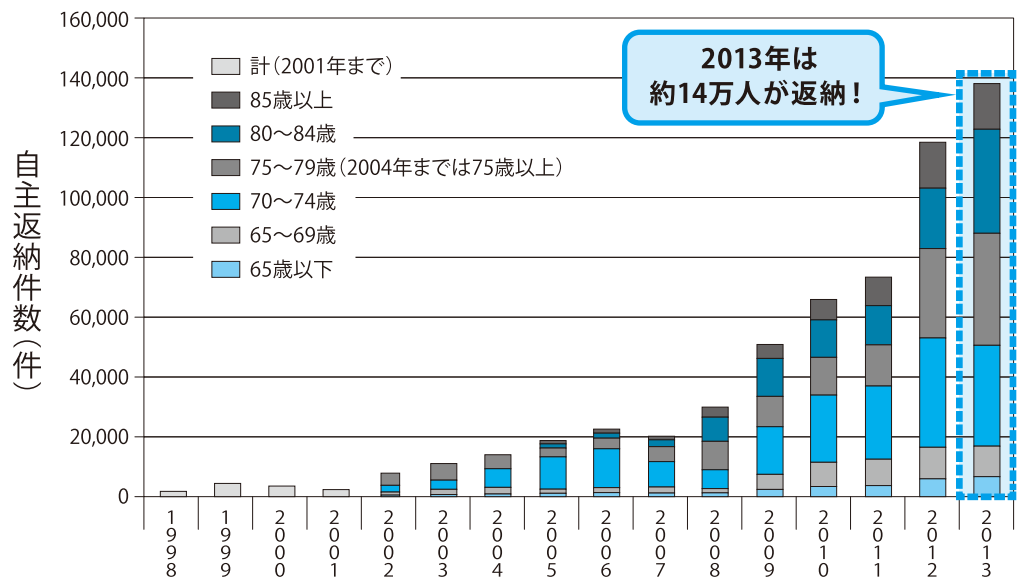


ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート No.109

特集

男性高齢者の 運転免許保有について考える



年齢層別 運転免許自主返納件数の推移(全国:男女計、警察庁公表資料)

- ① はじめに P2
- ② 75歳、78歳、81歳は運転免許の保有について考える時期 P2
- ③ 事故・違反特性を表す指標 P3
- ④ 運転免許更新者の割合が高いのは事故経験なしで違反経験ありの者 P4
- ⑤ 自主返納者は2012年から急増、75歳超では事故経験者の自主返納割合が上昇 P4
- ⑥ 運転免許更新者の運転頻度は高いが加齢とともに低下 P5
- ⑦ 75歳超では自主返納者の事故当事者率が高い P6
- ⑧ 加齢とともに更新後の自主返納者の割合が上昇 P7
- ⑨ まとめ P8

① はじめに

交通事故件数は年々減少していますが、高齢者が事故の第1当事者として関与する割合は増加傾向で推移しています。加齢による心身機能の低下は、運転にも重大な影響を及ぼす恐れがあり、高齢者がいつまで安全に運転を続けることが出来るかについて考えることも必要です。高齢者の中には、日頃の運転を通じて、あるいは家族等から指摘を受けることにより、自己の運転免許の保有について考える者も多くいるのではないのでしょうか。このような者に対して、運転免許を保有し続けた人と保有を止めた人（自主返納・失効）の交通事故特性等のデータを提供することで、高齢者が今後の運転免許の保有について判断する材料の1つになればと思います。

高齢者の車両利用目的は、性別、地域あるいは公共交通の発達状況により差異はありますが、今回は、全国の男性高齢者を対象に分析します。

なお、「自主返納」とは、自己の運転に自信が無くなった、あるいは運転する機会が少なくなったなどの理由から、公安委員会に運転免許の取消しを申請することです。また、「失効」は運転免許の更新時期が来たのに更新手続きをせず、免許の効力を失うことを意味します。

② 75歳、78歳、81歳は運転免許の保有について考える時期

図1は、1928年に誕生した男性の免許保有者について、年齢別に運転免許の保有者減少率（前年末の有効免許保有者数からの当該年末の有効免許保有者数の減少率）を示したものです。これをみると、75歳、78歳、81歳、84歳と3歳毎にピークがあります。これは、表1に示す通り75歳時に運転免許の更新時期を迎える者が増加し、その後も78歳、81歳、84歳と3年毎に更新者が多くなるため、この時期に更新しない者も大量に発生するようになったためと考えられます。この傾向は、1923年以降に誕生した者に男女や地域に関わらずみられました。

高齢者の免許保有者数の減少には、人口の減少も影響していると思われますが、人口の減少には保有者減少率のように3年毎にピークを迎えるような傾向はみられず、加齢に伴い免許更新時期に更新しない者等の割合が増加したと考えられます。このように、運転免許の更新時期に自己の運転免許保有について考えてみることも必要なのではないでしょうか。

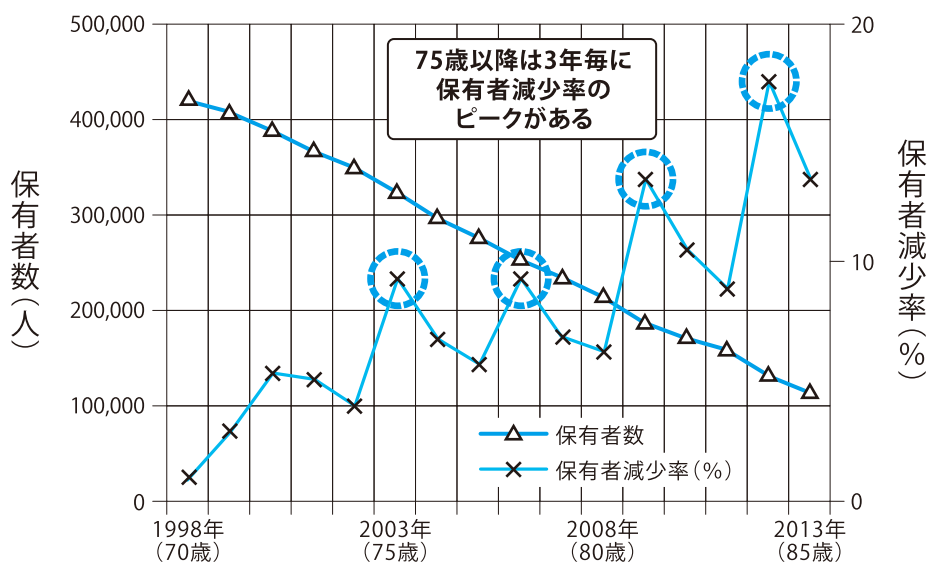


図1 免許保有者数と保有者減少率の推移
(全国：1928年誕生の男性)

表1 高齢者の運転免許有効期間

運転者の区分	更新期間の誕生日年齢	有効期間	次回更新時年齢
優良・一般運転者	70歳	5年	75歳
	71歳	4年	75歳
	72歳以上	3年	3回目の誕生日 (72歳で更新⇒次回75歳)
違反運転者等		3年	3回目の誕生日

③ 事故・違反特性を表す指標

免許更新者等の道路利用特性、事故特性、違反特性を論じるための4つの指標について説明します。

■ 運転頻度の指標：準道路交通暴露率

運転頻度の指標として一般的には走行台キロが使われています。しかし、多種多様な運転者グループについてのデータが収集されていないこともあり、過去の調査研究等で使われている交通事故データから導いた指標(Quasi-Induced Exposure)、ここでは、対象となる運転者グループの中で1年間に無過失の車両相互事故第2当事者となった者の割合(準道路交通暴露率)を使います。数字が大きくなるほど運転頻度が高い事を示します。

■ 1年間に事故の第1当事者となる率：事故当事者率

対象となる運転者グループの中で、1年間に事故の第1当事者となった者の割合(事故当事者率)を使います。

■ 運転頻度当りの事故率：相対事故率

同じような運転方法であっても運転頻度の多寡によって1年間に事故を起こす率は変わります。そこで、運転方法そのものの事故危険性を論じるために、運転頻度当りの事故率として、ここでは、前述の無過失の車両相互事故第2当事者数に対する事故の第1当事者数の比(相対事故率)を使います。この指標は、走行台キロ当り事故率に相当するものです。

■ 1年間に違反で検挙される率：違反者率

対象となる運転者グループの中で、1年間に交通違反で検挙された者の割合(違反者率)を使います。

なお、事故に関する3つの指標の間には、以下の関係があります。

$$\boxed{\begin{array}{c} \text{1年間に事故の第1当事者となる率} \\ \text{(事故当事者率)} \end{array}} = \boxed{\begin{array}{c} \text{運転頻度の指標} \\ \text{(準道路交通暴露率)} \end{array}} \times \boxed{\begin{array}{c} \text{運転頻度当りの事故率} \\ \text{(相対事故率)} \end{array}}$$

<例>

表2をみると、「65～69歳」と「45～49歳」の男性が、2011年中に事故を起こす割合(事故当事者率)はいずれも0.84%で同じです。しかし、「65～69歳」の運転頻度(準道路交通暴露率)は、「45～49歳」の6割程度(0.28/0.49)と低いので、運転頻度当りの事故率(相対事故率)は45～49歳の1.7倍(2.99/1.73)と高くなります。つまり、高齢の男性は、運転頻度は少ないが、心身機能の低下や運転技術等の衰えにより運転頻度当りの事故率(相対事故率)が高いことが分かります。

このように、3つの事故率を使うことで、事故特性を多面的に論じることができます。

表2 2011年中の事故率(原付以上運転中)

	男性			女性
	45～49歳	65～69歳	全年齢	全年齢
A: 運転者数	3,873,881	3,320,585	45,448,263	35,767,003
B: 第1当事者数	32,541	27,776	447,443	208,503
C: 無過失第2当事者数	18,834	9,291	205,794	121,147
準道路交通暴露率(%) (C/A)	0.49	0.28	0.45	0.34
事故当事者率(%) (B/A)	0.84	0.84	0.98	0.58
相対事故率(%) (B/C)	1.73	2.99	2.17	1.72

④ 運転免許更新者の割合が高いのは事故経験なしで違反経験ありの者・・・

図2は、男性運転者を対象に、過去3年間の事故・違反の有無別に運転免許更新者の割合を年齢別に示したものです。無事故・無違反（事故も違反もない者、○）グループは75歳時に一時的に上昇していますが、どのグループでも加齢に伴い更新者の割合は徐々に低下する傾向にあることが分かります。この中で最も更新者の割合が高いのは無事故・違反（事故はないが違反はある者、●）グループです。逆に最も更新者の割合が低いのは75歳までは無事故・無違反グループ（○）、75歳を超えると事故・無違反（事故はあるが違反はない者、□）グループとなっています。

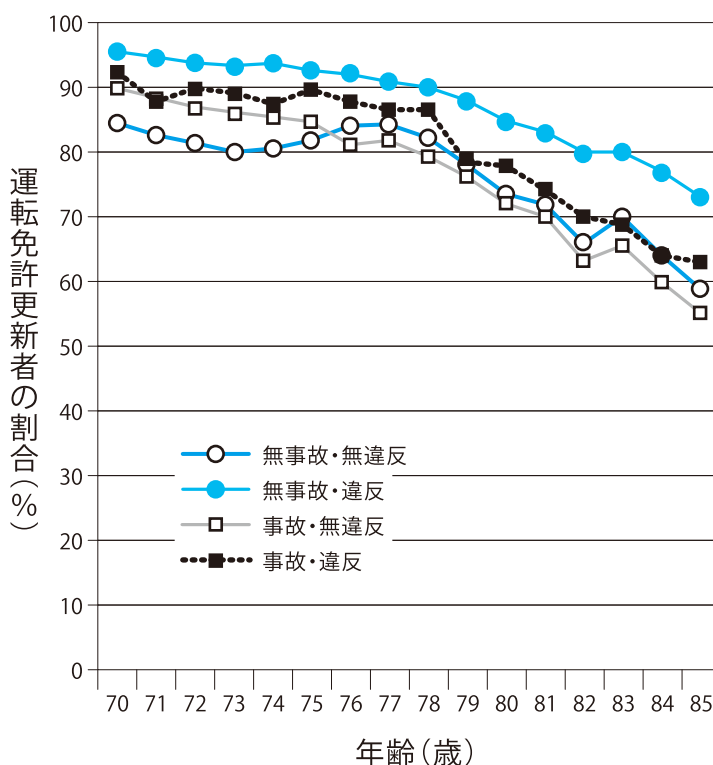


図2 年齢別・事故・違反の有無別 免許更新者の割合

(2012年に更新を迎える男性運転者の中で、2012年に更新した者の割合)

⑤ 自主返納者は2012年から急増、75歳超では事故経験者の自主返納割合が上昇・・・

図3は、運転免許の自主返納件数の推移を年齢層別に示したものです（警察庁公表資料）。自主返納件数は、運転免許経歴証明書が発行されるようになった2002年から徐々に増え始め、経歴証明書の有効期間が永久（2012年4月1日施行の道交法改正）となった2012年からは急増していることが分かります。特に、75歳以上の方の自主返納件数が大幅に増加しています。

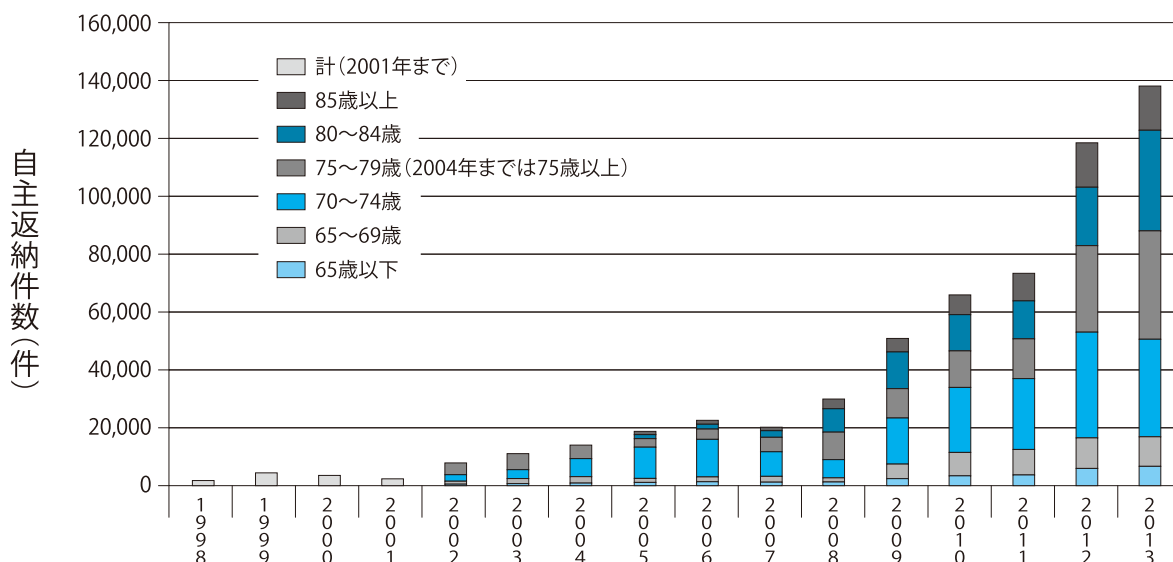


図3 年齢層別 運転免許自主返納件数の推移 (全国：男女計、警察庁公表資料)

図4は、男性運転者を対象に、2011年から2012年に運転免許を自主返納した者の割合を過去3年間の事故・違反の有無別に示したものです。これをみると、75歳頃までは無事故・無違反(○)グループが他のグループに比べて高くなっています(自主返納者が多い)。しかし、75歳を超えると事故・無違反(□)グループが最も高くなり、80歳を超えると事故・違反(■)グループも高くなっています。なお、70歳から85歳までで自主返納者の割合が最も低いのは、無事故・違反(●)グループです。

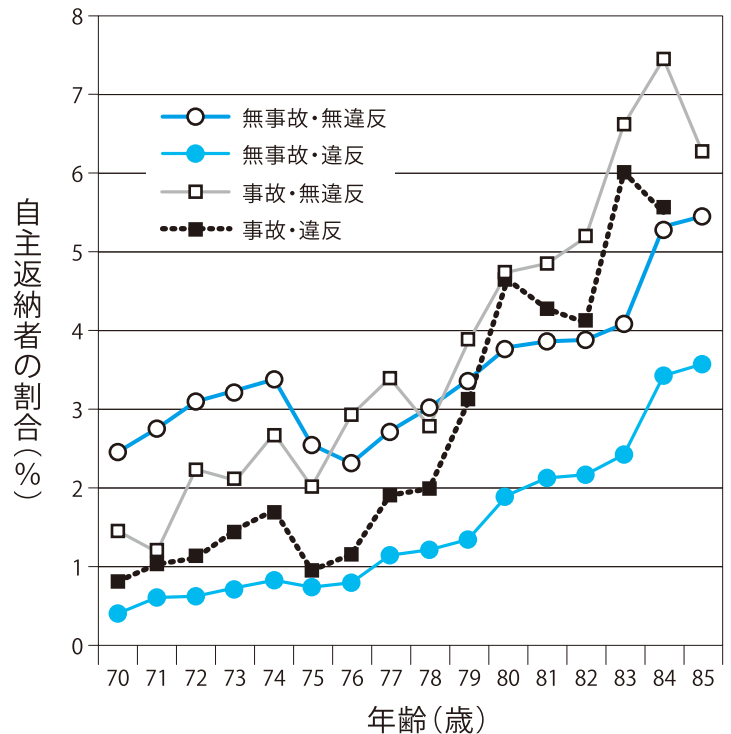


図4 年齢別・事故・違反の有無別
運転免許の自主返納者の割合

(注:2012年に更新を迎える男性運転者に占める、
2011~2012年の自主返納者の割合)

⑥ 運転免許更新者の運転頻度は高いが加齢とともに低下.....

図5は、2012年末の男性運転者を対象に、運転免許を更新した者の運転頻度(準道路交通暴露率)を年齢別に示したものです。運転免許を更新した者(◇)は、更新しないで失効した者に比べて運転頻度(準道路交通暴露率)が高い事が分かります。つまり、運転免許を更新した者は、運転する必要があるから更新していると考えられます。しかし、更新者でも運転頻度(準道路交通暴露率)は加齢とともに低下しています。

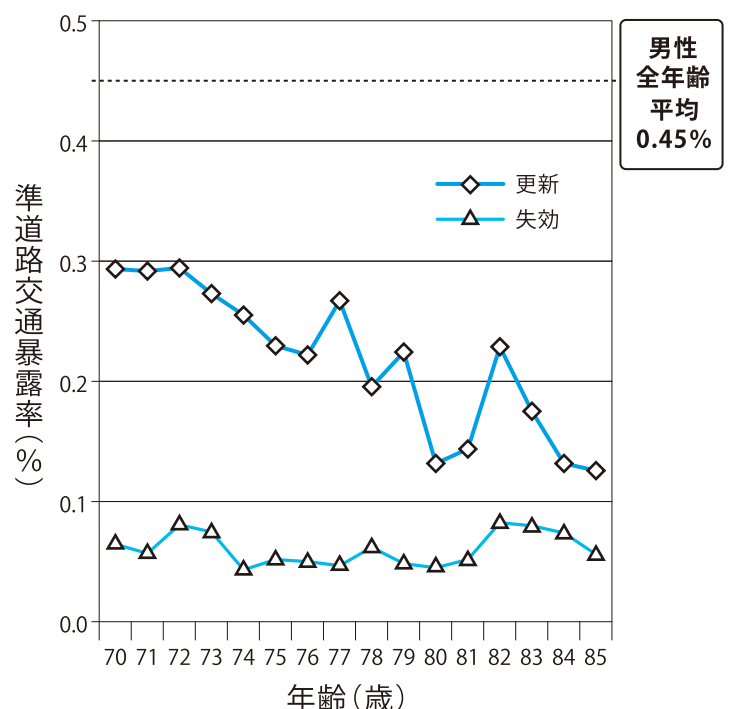


図5 年齢別の免許更新者及び免許失効者の
準道路交通暴露率(2012年末:男性運転者)

(注:図5~8の事故率、違反率を計算するために、更新あるいは更新が想定される
2012年の1年前の2011年1年間の事故や違反データを使っている。)

7 75歳超では自主返納者の事故当事者率が高い

図6は、2012年末の男性運転者を対象に、運転免許を更新した者とそれ以外(失効、自主返納)の者の2011年1年間の事故当事者率を年齢別に示したものです。免許更新者(◇)では、加齢に伴う事故当事者率の上昇は81歳までは見られませんでした。また、自主返納者(■)の事故当事者率は75歳を超えると更新者よりも高くなっており、事故を経験したことがその後の免許保有に影響を与えている可能性があると思われます。

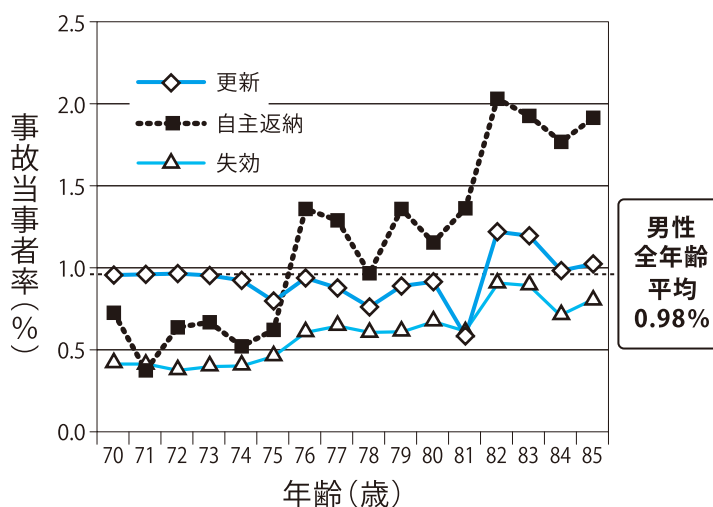


図6 年齢別 免許更新者等の事故当事者率 (2012年末:男性運転者)

同じく、相対事故率を年齢別にみると(図7)、運転免許の失効者(△)の値が高くなっています。この相対事故率の高さは、運転免許の失効者が自己の運転の危険性を認識して免許を更新しなかったと解釈するよりも、これらの運転者は元々運転頻度が低く、いわゆるローマイレージバイアス(low mileage bias、運転経験の少ない者は運転頻度当りの事故率が高い)によると解釈する方が妥当と思われます。なお、自主返納者については、データ数が少ないために表示していませんが、失効者よりも高い傾向にあります。

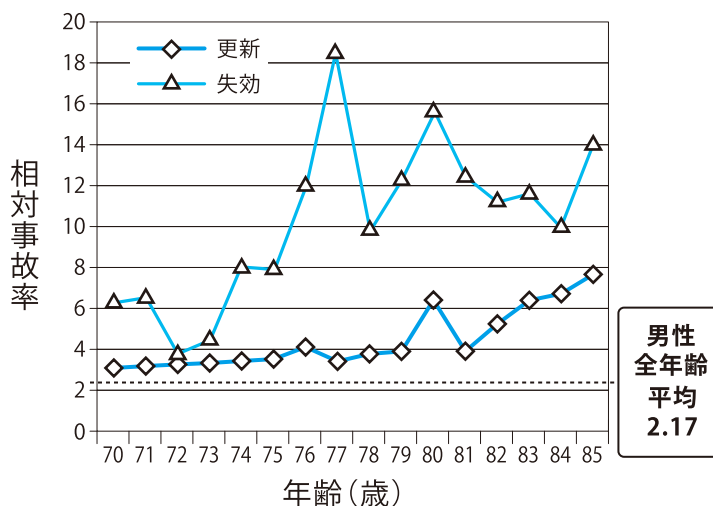


図7 年齢別 免許更新者等の相対事故率 (2012年末:男性運転者)

さらに、違反者率を年齢別にみると(図8)、更新者(◇)は81歳までは加齢とともに低下しています。これは図5に示されるように運転頻度(準道路交通暴露率)が低下するのに比例して、検挙される機会も減少した結果と考えられます。なお、更新者の違反者率よりは低いです。自主返納者(■)の違反者率は加齢とともに上昇しています。

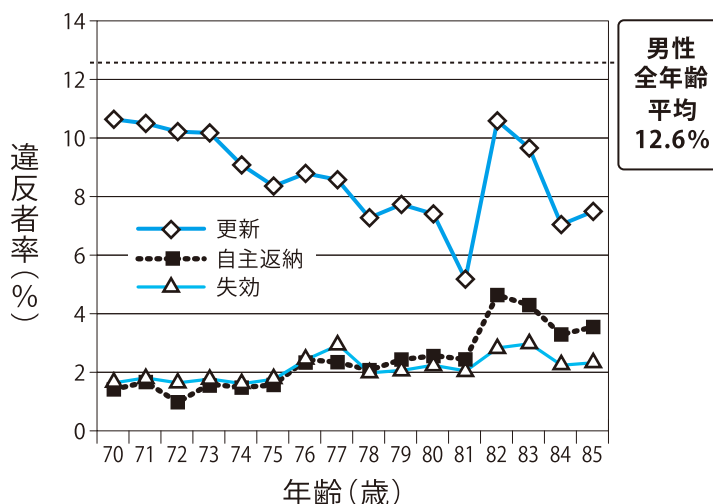


図8 年齢別 免許更新者等の違反者率 (2012年末:男性運転者)

⑧ 加齢とともに更新後の自主返納者の割合が上昇

高齢者が運転免許を更新する際には、心身能力や運転頻度等を考慮すると考えられますが、免許更新するか否かの判断に迷う者も少なくないのではないのでしょうか。免許更新した後でも、次の更新時期を待たずに2年以内に自主返納する者はおり、この割合は加齢とともに上昇しています(図9)。

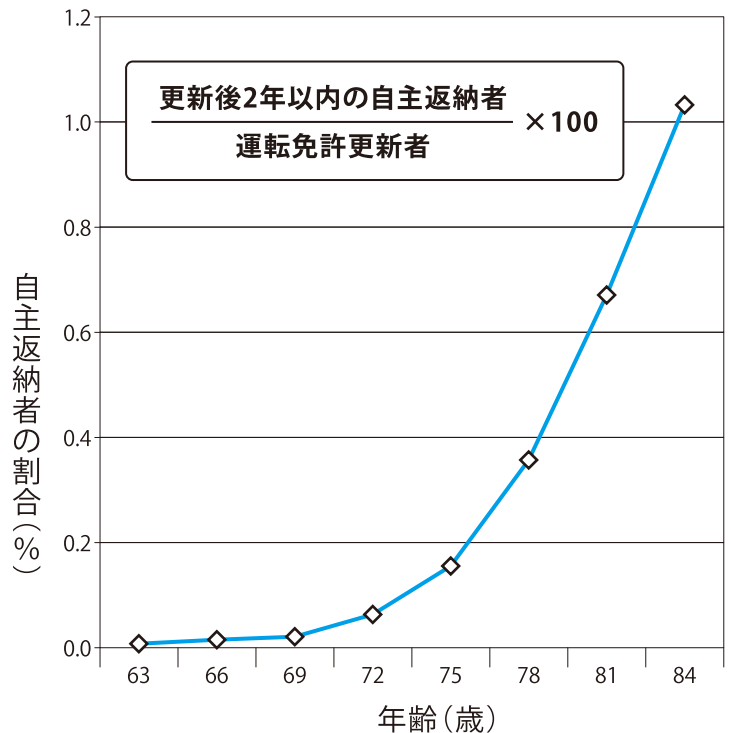
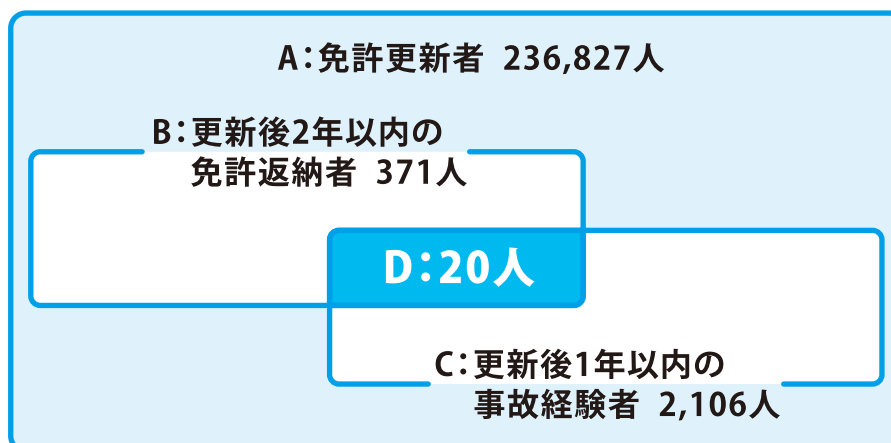


図9 免許更新後2年以内の免許返納状況
(2010年更新：男性運転者)

図10をみると、数は少ないですが更新後2年以内に自主返納した者(B:371人)の中で更新後1年以内に事故経験をした者(D:20人)の割合は5.4%で、更新者全体に占める事故経験者の割合(C/A:0.9%)よりも高くなっています。更新時期を迎える高齢者に対して事故リスクについて十分な情報を提供することで、免許更新をしないという選択肢を与え、更新後に悲惨な事故を経験せずにすむ運転者を増やすことができるかもしれません。



更新者全体に占める事故経験者の割合 (C/A) = 0.9%
免許返納者に占める事故経験者の割合 (D/B) = 5.4%

※Dは、更新後2年以内に免許返納した者で、更新後1年以内に事故経験のある者。
Dの20人は、B・Cの人数にそれぞれ含まれる。

図10 免許更新後1年以内の事故経験者の割合 (2010年に75歳で免許更新した男性)

(注：更新時期を月単位として、更新後1年間を集計して算出)

9 まとめ

■運転免許の更新状況

年齢別に免許保有者の推移をみると、75歳、78歳、81歳、84歳と3歳刻みで免許更新をしない者の割合が高くなっています。この時期に合わせて運転者教育を行うことで、教育効果を上げることが可能と考えられます。

■運転免許の更新者及び自主返納者の特徴

○運転免許更新者の運転頻度は高い(図5)。

○75歳を超えると、自主返納者の返納前年の事故当事者率が高くなる(図6)。

この2つの傾向の関係に着目することで、運転免許の自主返納の時期、条件等、高齢者の運転免許保有について客観的に論じることが可能になると思われます。

○違反経験には、事故経験のような運転免許の自主返納との関連性は見られない(図8)。

しかし、違反経験者が事故に遭う率が高いことを示す資料(下記、参考資料等)があるので、自主返納を考えさせることは必要と思われます。

■免許更新者に対する情報の提供

免許更新後、次の更新時期を待たずに運転免許を返納する者がいます。その割合は低い(図9)、加齢とともに上昇しています。今後、事故や違反などの経験とその後の事故特性との関係などの客観的情報を与え、今後免許を更新する・しないをこれらの客観的資料に基づいて自ら判断させることは有効ではないかと考えられます。

今回は、全国の男性高齢者を対象に分析してきましたが、今後は都市部や地方部などの地域別、あるいは女性高齢者についても分析を行い、高齢者が免許保有を判断するための情報が広く提供されることが重要であると思われます。

(西田 泰・本田正英)

<追記>

本資料は、当交通事故総合分析センターと公益財団法人国際交通安全学会の平成26年度共同研究として実施している「交通安全政策の評価方法に関する研究」の一部をとりまとめたものである。

<参考資料>

- 1 自動車安全運転センター：安全運転に必要な技能等に関する調査研究 I-IV、平成18年度・21年度調査研究報告書
- 2 自動車安全運転センター：交通事故・違反特性とその後の事故率の関係とその活用方策に関する調査研究(I)及び(II)、平成22年度及び23年度調査研究報告書

<お詫びと訂正>

イタルダ・インフォメーションNo.108に誤記がありました。正しくは右記になります。お詫びして訂正致します。

(誤) 千葉県

市町村名	人口 (万人)	1万人あたり 死者数 (人)
大網白里市	1.5	1.98
酒々井町	5.1	0.20
栄町	2.1	0.47
神崎町	2.2	0.00
多古町	0.7	1.53
東庄町	1.6	0.00

(正) 千葉県

市町村名	人口 (万人)	1万人あたり 死者数 (人)
大網白里市	5.1	0.59
酒々井町	2.1	0.47
栄町	2.2	0.45
神崎町	0.7	0.00
多古町	1.6	0.63
東庄町	1.5	0.00

※ホームページからダウンロードするPDF版は修正済みです。

イタルダインフォメーションに関するお問い合わせ先 渉外事業課 TEL 03-5577-3973 FAX 03-5577-3980

公益財団法人 交通事故総合分析センター

●ウェブサイト <http://www.itarda.or.jp/> ●Eメール koho@itarda.or.jp

事務局

〒101-0064 東京都千代田区猿樂町2-7-8 住友水道橋ビル8階
TEL 03-5577-3977(代表) FAX 03-5577-3980

つくば 交通事故調査事務所

〒305-0831 茨城県つくば市西大橋641-1 (一財)日本自動車研究所内
TEL 029-855-9021 FAX 029-855-9131