

No. 981 (2017.11.8)

## 諸外国における高齢者の運転免許制度

はじめに

### I 対策

- 1 運転免許の有効期間の短縮
- 2 対面による更新手続
- 3 医師による検査
- 4 実車試験
- 5 限定免許
- 6 医師等による情報提供
- 7 講習

II 国(州)ごとの事例

- 1 ニュージーランド
- 2 米国・イリノイ州
- 3 英国

III 課題

- 1 実効性
- 2 年齢差別

おわりに

- 高齢運転者による交通事故対策として、運転免許制度の更なる見直しが想定されている。
- 高齢者の運転免許制度の在り方は、国や州によって異なり、運転免許の更新に当たって医師の診断書や実車試験を必要とするところがある一方で、健康状態の自己申告を主要な対策としているところもある。
- 現在各国でとられている対策が必ずしも高齢運転者による交通事故の防止に役立っているわけではないとの研究や、高齢者だけを対象として根拠が不十分な対策をとることは年齢差別に当たり得るとの指摘もあることを踏まえ、運転免許制度の見直しに当たっては、根拠に基づき実効性を確保する必要がある。

国立国会図書館 調査及び立法考査局

行政法務課長 かわにし あきひろ 川西 晶大

## はじめに

近年、高齢運転者による交通事故が問題となっている。

このような交通事故を防止するため、これまで、高齢運転者に係る運転免許制度について、1997（平成9）年のいわゆる運転免許自主返納制度及び高齢者講習の新設<sup>1</sup>から2015（平成27）年の臨時認知機能検査及び臨時高齢者講習の導入等<sup>2</sup>に至るまで数度にわたり道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正が行われてきた。

最近では、2016（平成28）年11月に開催された「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」において、内閣総理大臣から、2015（平成27）年に改正された道路交通法の円滑な施行に万全を期すとともに、高齢者の移動手段の確保など社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進めること、一連の事故を80歳以上の者が引き起こしたことも踏まえ、更なる対策の必要性について、専門家の意見を聞きながら、検討を進めることなど、政府一丸となって課題に取り組むよう指示があった<sup>3</sup>。この指示を受け、警察庁では「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」を設置し、2017（平成29）年6月に提言を取りまとめる<sup>4</sup>など、関係府省庁において検討が進められた。これらの検討の結果、同年7月7日に交通対策本部<sup>5</sup>において「高齢運転者による交通事故防止対策について」が決定された<sup>6</sup>。

「高齢運転者による交通事故防止対策について」では、今後実施予定の取組として、2015（平成27）年改正道路交通法の施行後1年間の状況等を踏まえ、80歳以上の運転リスクが特に高い者への実車試験の導入や「安全運転サポート車」<sup>7</sup>限定免許の導入といった高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の更なる見直しを行うことが掲げられている。

本稿では、高齢運転者による交通事故の防止のための対策のうち、運転免許制度に関する諸外国の対策について述べる。主な対策を概観した後、このような対策に関する課題として実効性の問題と年齢差別の問題を取り上げる。なお、以下の説明は、主に日本における第一種免許のうち普通自動車免許に相当する運転免許を対象とする。

---

\* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は2017（平成29）年10月16日である。

<sup>1</sup> 「道路交通法の一部を改正する法律」（平成9年法律第41号）運転免許自主返納制度に関する規定は1998（平成10）年4月1日から、高齢者講習に関する規定は同年10月1日から施行された。

<sup>2</sup> 「道路交通法の一部を改正する法律」（平成27年法律第40号）原則として、2017（平成29）年4月1日から施行された。

<sup>3</sup> 「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議事録」2016.11.15, p.1. 首相官邸ウェブサイト <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/koureiuntensha/dai1/gijiroku.pdf>>

<sup>4</sup> 「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html#silver>>

<sup>5</sup> 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第14条第1項の規定により設置された中央交通安全対策会議（会長：内閣総理大臣）の決定（「中央交通安全対策会議の施策推進機能の強化について」（平成12年12月26日中央交通安全対策会議決定））により設置された組織。内閣府特命担当大臣（交通安全対策）を本部長、内閣府事務次官、警察庁長官等を部員とし、具体的施策の調整・推進を行う。

<sup>6</sup> 「高齢運転者による交通事故防止対策について」（平成29年7月7日交通対策本部決定）内閣府ウェブサイト <<http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/sougou/pdf/h290707kettei.pdf>>

<sup>7</sup> 自動ブレーキなどの先進安全技術を備えた自動車

## I 対策

以下、高齢運転者による事故を防止するために運転免許制度に関して諸外国でとられている主な対策のうち、日本でとられていないもの及び日本とは内容が異なるものを中心に説明する<sup>8</sup>。

### 1 運転免許の有効期間の短縮

高齢運転者の運転免許の有効期間を、他の運転者よりも短縮するものである。より高齢になるにつれて段階的に有効期間が短縮される例もある（II2 参照）。

米国では、18 の州において高齢運転者に係る有効期間が短縮されている<sup>9</sup>。また、欧州では、2013 年に公表された調査によると、欧州連合加盟 27 か国のうち 19 か国で短縮されているが、2 か国（スウェーデン及びブルーマニア）においては年齢にかかわらず有効期間は 10 年間とされており、6 か国（オーストリア、ベルギー、ブルガリア、フランス、ドイツ及びポーランド）<sup>10</sup>では有効期間が無期限である<sup>11</sup>。

### 2 対面による更新手続

諸外国では、運転免許の更新を郵送又はオンラインにより行うことができる例がある。このような例において、高齢運転者については、郵送又はオンラインによる更新を認めず、対面による手続とする場合がある。

米国では 16 の州及びコロンビア特別区において、郵送又はオンラインにより運転免許を更新できる対象から高齢運転者を除外している<sup>12</sup>。一方、英国では、高齢運転者であってもオンラインによる更新が可能である<sup>13</sup>。

### 3 医師による検査

高齢運転者の運転免許の更新に当たり、運転免許当局による検査ではなく、一般開業医（general practitioner）その他の医師による検査を必要とするものである。

米国では、コロンビア特別区において 70 歳以上の運転者が運転免許を更新しようとする際に医師の承認を求めている<sup>14</sup>。欧州では、2013 年に公表された調査によると、チェコやデンマークなど 10 か国以上において医師の検査が必要とされている<sup>15</sup>。ニュージーランドでは、医師

<sup>8</sup> 諸外国の制度を一覧したものとして、高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」2017.6, 資料 16. 警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/koureiuntan/kaigi/teigen/siryo.pdf>>

<sup>9</sup> Insurance Institute for Highway Safety Highway Loss Data Institute (IIHS/HLDI), “Older drivers: License renewal procedures,” October 2017. IIHS website <<http://www.iihs.org/iihs/topics/laws/olderdrivers?topicName=older-drivers>>

<sup>10</sup> なお、現在では、オーストリア、フランス、ドイツ及びポーランドの運転免許の有効期間は 15 年間、ベルギー及びブルガリアにおいては 10 年間である。“Driving licence recognition and validity.” Your Europe website <[http://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/driving-licence-recognition-validity/index\\_en.htm](http://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/driving-licence-recognition-validity/index_en.htm)>

<sup>11</sup> Anu Siren et al., *Driver Licensing Legislation: CONSOL Work Package 5.1 Final Report*, September 2013, pp.11-15. <[http://www.consolproject.eu/attachments/article/16/CONSOL%20Report\\_WP5.1\\_final.pdf](http://www.consolproject.eu/attachments/article/16/CONSOL%20Report_WP5.1_final.pdf)>

<sup>12</sup> IIHS/HLDI, *op.cit.*(9)

<sup>13</sup> “Renew your driving licence if you’re 70 or over.” GOV.UK website <<https://www.gov.uk/renew-driving-licence-at-70>>

<sup>14</sup> IIHS/HLDI, *op.cit.*(9)

<sup>15</sup> Siren et al., *op.cit.*(11), pp.11-14.

の診断書が必要とされている（Ⅱ1 参照）。

#### 4 実車試験

高齢運転者の運転免許の更新に当たり、実際に自動車を運転する試験を課すものである。ある年齢以上の者が運転免許を更新しようとする際に一律に実車試験を課す場合と、医師の検査の結果等に応じて実車試験を課す場合（Ⅱ1 参照）がある。ここでは、前者について述べる。

米国では、イリノイ州において、75 歳以上の者に実車試験を課しているのが唯一の例である<sup>16</sup>（Ⅱ2 参照）。イリノイ州以外にインディアナ州及びニューハンプシャー州においても 75 歳以上の者に対して実車試験が課されていたが、インディアナ州では 1999 年に、ニューハンプシャー州では 2011 年に、それぞれ廃止された<sup>17</sup>。

オーストラリアでは、ニューサウスウェールズ州において、85 歳以上の者に実車試験を課している。実車試験を受験せずに近隣区域での運転に限定された修正免許（modified licence）を取得する選択肢もある。実車試験には、二つの方法がある。一つは、道路・海運局（Road and Maritime Services: RMS）認定の運転教習員が行う運転者の自宅からの運転の検査であり、もう一つは、RMS 試験センターにおいて、RMS の試験係員が行う運転試験である。前者は有料であるが、後者は無料である<sup>18</sup>。タスマニア州等においても高齢運転者に対して実車試験が課されていたが、現在は廃止されている（Ⅲ2 参照）。

#### 5 限定免許

運転免許には、例えば視力が十分でない場合に矯正器具の装着を義務付ける等の条件が付されることがある。ここでは、そのような条件のうち、高齢運転者に対して、運転できる道路、区域の範囲、時間帯等を限定するものについて述べる。

米国のアイオワ州では、運転者の年齢にかかわらず、運転免許担当者の観察等により運転適性に懸念がある場合や、事故歴がある場合、警官又は医師の情報提供等がある場合には、運転免許の更新に際し実車試験を求められることがある。この実車試験に不合格だったときや合格の見込みがないような場合には、運転免許担当者が限定免許の選択肢を提示する。また、運転者が自ら限定免許への切替を申請することもできる<sup>19</sup>。この限定免許は、運転できる道路及び時間帯を限定するものである<sup>20</sup>。限定免許を取得するためには、運転者が住むコミュニティ内のよく運転する道路において行われる実車試験に合格する必要がある<sup>21</sup>。2005 年から 2008 年

<sup>16</sup> “Illinois mandatory on-road driving test for older drivers,” *HLDI Bulletin*, vol.33 no.20, September 2016. <[http://www.iihs.org/media/3cea10aa-426f-45d7-8ced-9ba5db43e80f/7u0Myw/HLDI%20Research/Bulletins/hldi\\_bulletin\\_33.20.pdf](http://www.iihs.org/media/3cea10aa-426f-45d7-8ced-9ba5db43e80f/7u0Myw/HLDI%20Research/Bulletins/hldi_bulletin_33.20.pdf)>; Illinois Vehicle Code (625 Ill. Comp. Stat. 5) Sec. 6-109.

<sup>17</sup> James J. Fazzaloro, “Requirements in other states for elderly drivers renewing drivers’ licenses,” *OLR Research Report*, 2006-R-0457, July 28, 2006. <<https://www.cga.ct.gov/2006/rpt/2006-R-0457.htm>>; “New Hampshire mandatory on-road driving test for older drivers,” *HLDI Bulletin*, vol.33 no.36, December 2016. <[http://www.iihs.org/media/21693307-3117-465b-8666-5ec10c8fb7da/76KhDg/HLDI%20Research/Bulletins/hldi\\_bulletin\\_33.36.pdf](http://www.iihs.org/media/21693307-3117-465b-8666-5ec10c8fb7da/76KhDg/HLDI%20Research/Bulletins/hldi_bulletin_33.36.pdf)>

<sup>18</sup> Roads and Maritime Services, *A guide to older driver licensing*, 2013, pp.7, 9. <<http://www.rms.nsw.gov.au/documents/roads/licence/older-drivers-guide.pdf>>

<sup>19</sup> Jane Stutts and Jean Wilkins, *Keeping Seniors Safe and Mobile: An Evaluation of a Local Drive Test Option*, Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety, 2012, p.5. <[https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/research\\_reports/2012LocalDriveTest.pdf](https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/research_reports/2012LocalDriveTest.pdf)>

<sup>20</sup> F. D. Thomas III et al., *Licensing procedures for older drivers* (Report No. DOT HS 811 833), Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration, 2013, p.29. <<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/811833.pdf>>

<sup>21</sup> A. Goodwin et al., *Countermeasures that work: A highway safety countermeasure guide for State highway safety offices, Eighth edition* (Report No. DOT HS 812 202), Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration,

までに交付された限定免許のうち 44%に夜間の運転を禁止する条件が、35%に制限速度の条件が、15%に高速道路（Interstate or freeway）の運転を禁止する条件が付されていた<sup>22</sup>。

前項で述べたオーストラリア・ニューサウスウェールズ州の修正免許は、近隣区域の運転に限定して交付されるものであるが、運転できる区域の範囲は、運転者の毎週の運転範囲に基づいて、地域の運転免許登録官との協議の上、決定される。実車試験は課されない。<sup>23</sup>

## 6 医師等による情報提供

高齢運転者の運転適性に疑義を持った第三者から、運転免許当局に情報提供する仕組みがある。第三者の例としては、警察、医師、友人、家族等がある。また、医師等に対して、患者等の運転適性に重大な疑義がある場合に情報提供を義務付ける例もある。

情報提供を義務付ける例として、米国のオレゴン州では、医療専門家は、行政規則に定める重大かつ管理不能な障害（impairment）が患者にあった場合には、患者の年齢にかかわらず、運転者・車両局（Driver and Motor Vehicle Services: DMV）に知らせなければならないこととされている。この場合、医療専門家は通知に関する民事責任を免責される<sup>24</sup>。この知らせを受け取った DMV は、確認した後、直ちに免許を取り消し、知らせた医療専門家及び運転者に免許取消しを通知する<sup>25</sup>。

自発的な情報提供の例として、英国における医師による情報提供がある（II3 参照）。一方、フランスでは、運転者本人のほか、家族又は介護者が健康状態について運転免許当局に情報提供することが認められているものの、一般開業医から運転免許当局への情報提供は、患者の秘密を侵害するものであるとして、認められていない。家族等からの情報提供の対象となった運転者は、運転免許当局の建物内で、2 人の資格を有する医師による診察を受けなければならない。<sup>26</sup>

情報提供を受けた運転免許当局の対応として、米国では、医学諮問機関（Medical Advisory Board: MAB）を設置して、情報提供に基づく免許の取扱いに関する審査を行わせる例がある。ただし、MAB の構成、役割等は州によって異なり、情報提供に関する審査を行わず、医学上の理由による免許取消し等の異議の審査のみを行う例もある。<sup>27</sup>

## 7 講習

高齢運転者の運転免許の更新に当たり講習を義務付ける例として、カナダのオンタリオ州がある。同州では、80 歳以上の者は 2 年ごとに運転免許を更新する必要があり、更新の際には講習（renewal session）を受講することとされている。講習は、約 90 分間行われ、その内容は、視力検査、新しい交通法規の説明、老化が運転に及ぼす影響等に関する 45 分間のグループ討

2015, p.7-18. <<http://www.ghsa.org/sites/default/files/publications/files/812202-CountermeasuresThatWork8th.pdf>>

<sup>22</sup> Stutts and Wilkins, *op.cit.*(19), p.1.

<sup>23</sup> *ibid.*, pp.7-8.

<sup>24</sup> “At-Risk Driver Program for Medical Professionals.” Oregon.gov website <[http://www.oregon.gov/ODOT/DMV/pages/at-risk\\_program\\_index.aspx](http://www.oregon.gov/ODOT/DMV/pages/at-risk_program_index.aspx)>; Or. Rev. Stat. §807.710; Or. Admin. R. 735-074.

<sup>25</sup> K. H. Lococo et al., *Medical review practices for driver licensing, Volume 1: A case study of guidelines and processes in seven U.S. States* (Report No. DOT HS 812 331), Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration, 2016, p.200. <<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/812331-medreviewforlicensing.pdf>>

<sup>26</sup> Siren et al., *op.cit.*(11), p.22.

<sup>27</sup> Lococo et al., *op.cit.*(25), p.12.

議、教室内でのスクリーニング（ふるい分け）のための演習（時計描画検査<sup>28</sup>及び文字抹消検査<sup>29</sup>）及び運転記録の確認である。演習の結果及び運転記録の内容に応じて、実車試験が課され、又は医師の受診が求められることがある。<sup>30</sup>

米国の多くの州及びコロンビア特別区においては、講習を運転免許の更新のために必須とはしていないものの、州当局の認証を受けた講習を修了した高齢者には、自動車保険の保険料を割り引くことを保険会社に対して義務付けている<sup>31</sup>。

## II 国（州）ごとの事例

Iで掲げた対策をどのように採用しているかは、国（州）によって異なる。各国（州）では対策がどのように組み合わせられているか、3つの事例を概観する。

### 1 ニュージーランド

ニュージーランドにおいてとられている主な対策には、有効期間の短縮、医師の診断書の提出と、診断書の内容によって課される実車試験がある。

運転免許の有効期間は、原則として10年であるが、75歳になった時は一律に運転免許を更新しなければならない。また、その後は、80歳になった時及びそれ以降2年ごとに運転免許を更新することとされている（1999年陸上運輸（運転免許）規則<sup>32</sup>（以下「1999年規則」という。）第60条）。

75歳以上の者が運転免許を更新しようとするときは、診断書が必要である（1999年規則第67条(2)(c)）。診断書は、運輸エージェンシー（New Zealand Transport Agency）により認定された医療専門家が運輸エージェンシーの発行した「運転適性の医療的側面：医療実務者のためのガイド」という文書を参考に医療的な見地から運転適性の有無を示したものである。診断書の取得に当たっては、規則に従って算定された手数料を支払わなければならない（1999年規則第44条(1)）。なお、診断書を発行する者は、運転者が医療上の運転適性を欠くと認めたときは、できるだけ速やかに運輸エージェンシーに文書で知らせなければならない（1999年規則第44A条(2)）。

75歳以上の者は、診断書において、医療上の運転適性はあるものの、安全に運転する能力について重大な疑義があるとされたときは、実車試験を受けなければならない（1999年規則第44B条）。2012年には、診断書に基づき、実車試験を受けた高齢運転者のうち、約半数が運転免許を更新できなかったとの報道がある<sup>33</sup>。また、診断書の結果によっては、運転免許に条件が

<sup>28</sup> 時計文字盤を描かせた後に、指示した時刻を時針及び分針により表示させる検査

<sup>29</sup> 無意味な文字列から特定の文字を見つけ出し、線を引いて抹消させる検査

<sup>30</sup> “Renew a G driver’s licence: 80 years and over.” Ontario.ca website <<https://www.ontario.ca/page/renew-g-drivers-licence-80-years-and-over>>

<sup>31</sup> 福田弥夫「高齢者の交通事故予防と保険料割引制度—アメリカの諸制度を参考に—」堀田一吉・山野嘉朗編著『高齢者の交通事故と補償問題』慶應義塾大学出版会、2015、pp.169-197; 森永知美「自動車 医療 介護 日米高齢運転者対策の現状について」『MS&AD 基礎研 REVIEW』16号、2014.8、pp.2-43.

<sup>32</sup> Land Transport (Driver Licensing) Rule 1999, 1999 S.R. No.100 (N.Z.).

<sup>33</sup> “Older drivers failing competency tests,” *New Zealand Herald*, 16 November 2012. <[http://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c\\_id=1&objectid=10847903](http://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c_id=1&objectid=10847903)>

付される場合や、専門医の確認が求められる場合もある<sup>34</sup>。

## 2 米国・イリノイ州

イリノイ州においてとられている主な対策には、有効期間の段階的な短縮、年齢に基づく実車試験と、限定免許がある。

運転免許の有効期間は、原則として4年である。ただし、81歳から86歳までの者に対して発行された運転免許の有効期間は2年であり、87歳以上の者に対して発行された運転免許の有効期間は12か月である（イリノイ州車両法<sup>35</sup>第6-115条）。

75歳以上の者が運転免許を更新しようとするときは、実車試験により、自動車の安全な運転に合理的な注意を払う能力があることを証明しなければならない（イリノイ州車両法第6-109条(c)）。また、視力検査も受けなければならない（イリノイ州行政規則<sup>36</sup>第1030.5条）。なお、75歳未満の者は、安全運転者の条件に該当すれば、8年ごと（更新2回につき1回）に視力検査を受ければよい（イリノイ州行政規則第1030.25条）。

人口3,500人未満の地区に住んでいる者は、その地区の特定のルート上における実車試験を受験して、そのルートの運転に限定した免許を受けることができる<sup>37</sup>。しかし、実際にはこのような限定免許を受ける者はごく少数であるといわれている<sup>38</sup>。

運転者は、意識消失又は自動車を安全に運転する能力の損傷を起こすような健康状態に気付いたときは、10日以内に州務長官に報告しなければならない（イリノイ州車両法第6-116.5条）。また、資格制の医療関係者、警官、検察官及び裁判官は、運転者の自動車を安全に運転する能力を妨げるような健康状態に関して、州務長官に情報提供することができる。この場合、情報提供した者は、刑事上又は民事上の責任を問われない（イリノイ州車両法第6-911条）。

## 3 英国

英国<sup>39</sup>においては、健康状態に関する自己申告が主要な対策となっている。

運転免許は、交付されてから70歳まで有効であり、70歳以降は有効期間が3年間となる。なお、70歳未満の者についても、行政上の有効期間（administrative validity period）は、10年とされている<sup>40</sup>。（1998年道路交通法<sup>41</sup>第99条）

70歳以上の者が運転免許を更新しようとするときは、運転・車両免許エージェンシー（Driving and Vehicle Licensing Agency: DVLA）の定める書式により健康状態を申告しなければならない。この申告を含む更新の手続きは、オンラインで行うことができる。<sup>42</sup>

また、年齢にかかわらず、健康状態が運転に影響を与え得る場合には、運転者はDVLAに報

<sup>34</sup> NZ Transport Agency, “Older drivers: licence renewal (Factsheet 57),” December 2014. <<https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/factsheets/57/docs/57-older-drivers.pdf>>

<sup>35</sup> Illinois Vehicle Code.

<sup>36</sup> Illinois Administrative Code.

<sup>37</sup> Thomas et al., *op.cit.*(20), p.21; Secretary of State, *Illinois Rules of the Road 2016*, p.6. Intensive English Institute website <<http://www.iei.illinois.edu/assets/documents/rules-of-road.pdf>>

<sup>38</sup> Thomas et al., *ibid.*, p.22 における州担当者の2009年の見解。

<sup>39</sup> 以下の説明は、イングランド、ウェールズ及びスコットランドを対象とする。

<sup>40</sup> 行政上の有効期間を超過しても、運転免許の効力は存続する。

<sup>41</sup> Road Traffic Act 1988 (c.52).

<sup>42</sup> “Medical conditions, disabilities and driving.” GOV.UK website <<https://www.gov.uk/driving-medical-conditions>>

告しなければならないとされている<sup>43</sup>。この報告が必要な場合の詳細については、1999年自動車（運転免許）規則<sup>44</sup>第6章が規定している。この報告を怠ったときは、最大1,000ポンドの罰金が科される（1988年道路交通法第94条）。報告の際には、一般開業医の氏名及び住所を記入しなければならない。<sup>45</sup>

また、英国の医師の専門職能団体である総合医療評議会（General Medical Council）は、例外的に医師が運転者本人の同意なく運転者の健康状態についてDVLAに情報提供することを認め、運転に適しない状態にある患者については、患者本人にDVLAに報告するよう助言することを原則とするが、患者がこの助言を理解することができない場合等には、DVLAに情報提供すべきであるとしている。<sup>46</sup>

### III 課題

#### 1 実効性

I及びIIで述べたような対策の交通事故防止に対する効果について、各国の法制度と事故統計等を基に多数の研究が行われている<sup>47</sup>。これらの研究を比較分析し、今後の対策を勧告したものととして、2011年から2013年まで行われた「問題点と解決策—高齢化社会における道路安全（CONcerns and SOLutions- Road Safety in the Ageing Societies: CONSOL）」という欧州連合のプロジェクトの一環として公表された運転免許法制に関する報告書<sup>48</sup>（以下「CONSOL報告書」という。）、2015年に公表された欧州連合による高齢者の交通安全対策に関する調査プロジェクトの報告書<sup>49</sup>（以下「高齢者の安全」報告書」という。）及び米国道路交通安全局（National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA）が発行している各州の道路安全局向けの交通安全対策ガイド<sup>50</sup>（以下「NHTSAガイド」という。）がある。以下、これらの報告書等の内容を説明する。本節の記述は、いずれもそれぞれの報告書等に基づくものである。

##### (1) CONSOL 報告書

CONSOL報告書は、多くの国で運転免許施策が根拠に基づいておらず、事故率の低下にも寄与していないため、より根拠に基づく施策が求められているという先行研究の結果を踏まえ、欧州の運転免許施策を概観するとともに、北米、オセアニア及び欧州の先行研究を参照し、運

<sup>43</sup> 法律上の報告先は、国務大臣（Secretary of State）である。

<sup>44</sup> Motor Vehicles (Driver Licences) Regulations 1999 (SI 1999/2864)。

<sup>45</sup> “Check if a health condition affects your driving.” GOV.UK website <<https://www.gov.uk/health-conditions-and-driving>>; “Tell DVLA about a medical condition that could affect your driving.” GOV.UK website <<https://www.gov.uk/report-driving-medical-condition>>

<sup>46</sup> General Medical Council, “Confidentiality: patients’ fitness to drive and reporting concerns to the DVLA or DVA,” 2017. <[http://www.gmc-uk.org/Confidentiality\\_\\_\\_Patients\\_fitness\\_to\\_drive\\_and\\_reporting\\_concerns\\_to\\_DVLA\\_or\\_DVA.pdf](http://www.gmc-uk.org/Confidentiality___Patients_fitness_to_drive_and_reporting_concerns_to_DVLA_or_DVA.pdf)>

<sup>47</sup> なお、日本に関するこの種の研究としては、1998年以降導入された高齢者講習と事故との関係を分析した次の論文がある。Masao Ichikawa et al., “Impact of mandating a driving lesson for older drivers at license renewal in Japan,” *Accident Analysis and Prevention*, vol.75, February 2015, pp.55-60.

<sup>48</sup> Siren et al., *op.cit.*(11)

<sup>49</sup> Evelien Polders et al., *ElderSafe – Risks and countermeasures for road traffic of the elderly in Europe: Final Report*, December 2015. <[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/studies/eldersafe\\_final\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf)>

<sup>50</sup> Goodwin et al., *op.cit.*(21)



転免許施策に関する勧告を行っている。<sup>51</sup>

先行研究には、例えば、次のようなことが示されているとする。

まず、年齢に基づく義務的なスクリーニングは、一般に安全に正の影響を与えるものではないことが示されており、むしろ、高齢者が歩行や自転車などのより危険にさらされやすい移動手段に移行することにより、負の影響があるとする研究結果も複数見られる。次に、モビリティ（移動の利便性）は、高齢者の生活の質を維持するために必須であり、精神的な健康、自立及び能力があるという感覚に関連していることが示されている。さらに、これまでの研究において、年齢に基づくスクリーニングが事故件数を減らしたことは示されていないとする。一方、対面での更新手続及び限定免許については、米国での研究において、効果があったとする結果が出ていることも指摘されている。<sup>52</sup>

欧州の施策及び先行研究を踏まえ、CONSOL 報告書は以下の事項を勧告する。①高齢者のモビリティを制限し、より保護されていない交通手段に移行させるのではなく、高齢者の安全運転歴を長く保つ方向に焦点を移すこと。②①の例として、運転免許更新時の健康状態に関する検査について、交通安全の目的に限らず、健康増進や病気予防の目的にも役立つこと。③自動運転等の技術の進展は、高齢者のより長い運転のための一つの選択肢ではあるが、高齢者にとって操作がわかりにくいなど受容が困難な場合があることに留意する必要があること。④限定免許は、免許を放棄する代わりに一定の条件下で運転を継続できる手段と考えるべきであること。⑤任意の高齢者講習は、高齢者の運転歴を長く保つ手段として有効と考えられること。<sup>53</sup>

## (2) 「高齢者の安全」報告書

「高齢者の安全」報告書は、高齢の道路使用者の状況を把握し、高齢者の交通安全を増進するため欧州連合レベルでとるべき対策の勧告を含む行動計画を提示することを目的として作成された<sup>54</sup>。勧告は、①インフラの改善、②教育訓練、③運転免許及び法執行、④自動車及び高度道路交通システム技術の4分野から構成される。

「高齢者の安全」報告書は、まず、高齢者の交通安全に関する主なリスク要因が、年齢に伴う身体的脆弱（ぜいじゃく）性及び機能障害にあるとする<sup>55</sup>。その上で、前記の4分野について、これまでの施策を分析する。

運転免許及び法執行の分野についての分析では、先行研究を参照して、年齢に基づくスクリーニングは、社会的にも対象者にも大きなコストが生ずる一方、安全に関してはむしろ負の効果をもたらす可能性もあると指摘し、年齢に基づく義務的な検査に代えて、リスクのある運転者に関する情報提供に基づく重層的な検査のためのより戦略的なアプローチをとることが、危険な運転者を特定する最良の方法であると述べている。また、対面による更新手続と限定免許の有効性を認めた研究も示している。<sup>56</sup>

運転免許及び法執行の分野についての勧告では、高齢運転者が一定の医学的安全基準に合致する限りは運転を継続できるようなプログラムが必要であるとし、高齢者の安全とモビリティ

<sup>51</sup> Siren et al., *op.cit.*(11), pp.5-6.

<sup>52</sup> *ibid.*, pp.36-39.

<sup>53</sup> *ibid.*, pp.40-42.

<sup>54</sup> Polders et al., *op.cit.*(49), p.3.

<sup>55</sup> *ibid.*, pp.86-88.

<sup>56</sup> *ibid.*, pp.118-121.

の要求を満たすために、段階的な限定免許を導入することを提言しているほか、以下の事項等を勧告している。①医師、警察、友人、家族、高齢運転者本人を含む高リスク運転者に関する地域ベースの情報提供システムの開発を促進すること。②高齢運転者に対してオンライン・チェックリスト等の自発的検査を周知すること。③ヘルスケア専門家、運転免許当局及び法執行機関に対し、スクリーニング対象となる運転者の情報提供又は報告に関するガイドラインを提供し、この報告については免責の対象とすること。<sup>57</sup>

### (3) NHTSA ガイド

NHTSA ガイドは、州の道路安全局が行う主な問題分野に関する実効的・科学的な交通安全対策の選択を支援するために作成されているものである<sup>58</sup>。主な問題分野の一つに高齢運転者の問題があり、以下の各対策について実効性が分析されている。

スクリーニング及び試験については、州のスクリーニング及び検査プログラムは、運転すべきでない運転者を特定しているとの強い根拠があるとの先行研究があり、運転を制限されるべき運転者の特定が保証されれば効果的であることが示されているとしている。<sup>59</sup>

また、運転免許当局へ的高齢運転者に関する情報提供について、医師による情報提供の増加が保証されれば効果的であることが示されているとしている。<sup>60</sup>

限定免許については、一定の場合に効果的であるとしている。いくつかの研究において、限定免許は事故のリスクを下げるが、限定免許ではない同年齢の運転者よりは事故のリスクが高いとされている。事故のリスクを下げる限定の内容は、①家から限られた距離内での運転、②夜間運転の禁止、③特定地域に限った運転であるとする研究もある。<sup>61</sup>

医学諮問機関 (MAB) については、質が州によって大きく異なり、効果があるかどうか定かではないとしている。<sup>62</sup>

運転免許更新に関する施策 (対面による更新、視力検査) については、効果があるかどうか定かではないとしている。視力検査に関しては、現在の検査内容によっては危険な運転の原因を正確に説明できないとする研究がある一方、80歳以上の運転者の運転免許更新前に視力検査を求めるようにした州では、80歳以上の運転者の事故死が17%減少したとされている。高齢者に係る運転免許の有効期間の短縮、実車試験等の施策を含む運転免許更新施策全般について10州を比較した研究では、実車試験を義務付けている2州以外では年齢が高くなるにつれて事故率が低くなるという共通の傾向が見られる<sup>63</sup>。事故率の全体的な傾向を見ると、高齢者に係る有効期間の短縮、対面による更新手続及び視力検査は、ほとんど高齢運転者による事故防止に影響しないと考えられる。<sup>64</sup>

<sup>57</sup> *ibid.*, pp.144-148.

<sup>58</sup> Goodwin et al., *op.cit.*(21), p.1.

<sup>59</sup> *ibid.*, pp.7-13, 7-14.

<sup>60</sup> *ibid.*, pp.7-15 - 7-17.

<sup>61</sup> *ibid.*, pp.7-18, 7-19.

<sup>62</sup> *ibid.*, p.7-20.

<sup>63</sup> なお、実車試験を義務付けている州においては、実車試験の対象となる年代について、運転免許保有者を単位とする事故率は他の年代より高くなる傾向が見られたが、人口を単位とする事故率は他の州と同様に他の年代より低くなる傾向が見られる。実車試験の義務付けによって、もともと運転していなかった高齢者が免許を保有しなくなったためと考えられる。(Thomas et al., *op.cit.*(20), p.85.)

<sup>64</sup> Goodwin et al., *op.cit.*(21), pp.7-22 - 7-24.

## 2 年齢差別

年齢を基準とした検査等について、十分な根拠なしに行うことが年齢差別に当たり得るとして、取りやめた例がある。

以下、オーストラリアのタスマニア州の例を説明する。文中の法律、大臣及び機関は、タスマニア州のものであり、連邦のものではない。タスマニア州では、1998年反差別法<sup>65</sup>により、反差別コミッショナー（Anti-Discrimination Commissioner）が設けられ、差別等に関連する問題について司法大臣に助言及び勧告をする権能、苦情について捜査し解決を探る権能等が与えられている。2008年2月に、反差別コミッショナーは、司法大臣に対して、「85歳以上の運転者に対する毎年の実車試験」と題した報告を提出した<sup>66</sup>。この報告は、実務上のルールにより、85歳以上の運転者に対して、毎年の実車試験を課していることが年齢による差別に当たるとの苦情を契機として行われたものである。

反差別コミッショナーの調査に対し、自動車登録官（Registrar of Motor Vehicles）は「高齢運転者の安全性は年齢に密接に関連する」等の主張をしたものの、これを裏付ける統計データを示すことができなかった。反差別コミッショナーは、報告において、差別に関連する問題について勧告する権能に基づき、司法大臣に対して、次の内容を勧告した。①タスマニア政府は高齢運転者の事故リスクについて更に調査を行うこと。②タスマニア政府は高齢運転者に対する新たな免許システムを早急に実施すること。③医療実務家による義務的な報告を新たなシステムの特徴とすべきか、また、医療専門家との協議を含めるべきかどうかを検討すること。④高齢運転者に対する新たな免許システムは、義務的な制限を含まないこと。

この報告を受けて自動車登録官が検討した結果、高齢運転者に対して毎年の実車試験及び健康診断を課すことを支持する根拠は見いだせず、これらの検査を年齢に基づいて行うことは差別的であるとして、計画的に制度改正を行うとの報告書が2011年5月にまとめられた<sup>67</sup>。この報告書に沿って、2011年10月には85歳以上の者に対する毎年の実車試験の義務が廃止された<sup>68</sup>。また、2014年10月には、75歳以上の者に課されていた毎年の健康診断の義務も廃止された<sup>69</sup>。

## おわりに

本稿で紹介したとおり、諸外国における高齢者の運転免許制度は、極めて多様なものである。これらの制度は、不適切な運転者を排除することにより交通事故を防止することが目的である

<sup>65</sup> Anti-Discrimination Act 1998 (No.46 of 1998).

<sup>66</sup> “Report of the Anti-Discrimination Commissioner to the Hon. David Llewellyn MHA, Minister for Justice and Attorney-General, made under section 6(a) of the Anti-discrimination act 1998: “Annual driving tests for drivers aged 85 years and over”,” February 2008. Office of the Anti-Discrimination Commissioner website <[http://equalopportunities.tas.gov.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0004/330799/OADC\\_Final\\_Report\\_-\\_Annual\\_Driving\\_Tests\\_for\\_drivers\\_Aged\\_85\\_year\\_s\\_and\\_over.pdf](http://equalopportunities.tas.gov.au/_data/assets/pdf_file/0004/330799/OADC_Final_Report_-_Annual_Driving_Tests_for_drivers_Aged_85_year_s_and_over.pdf)>

<sup>67</sup> Department of State Growth, *The Alternative Older Driver Licensing System for Tasmania: Final Report*, 2011. <[http://www.transport.tas.gov.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0006/64968/The\\_Alternative\\_Older\\_Driver\\_Licensing\\_System\\_Report.pdf](http://www.transport.tas.gov.au/_data/assets/pdf_file/0006/64968/The_Alternative_Older_Driver_Licensing_System_Report.pdf)>

<sup>68</sup> “Changes to the Older Driver Licensing System in Tasmania.” Department of State Growth website <<http://www.transport.tas.gov.au/?a=110858>>

<sup>69</sup> Department of State Growth, “Medical Assessment: Ceasing compulsory medicals for drivers aged 75 and over in Tasmania Frequently asked questions.” <[http://www.transport.tas.gov.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0005/114296/Frequently\\_asked\\_questions\\_-\\_Ceasing\\_Medicals\\_for\\_over\\_75s.pdf](http://www.transport.tas.gov.au/_data/assets/pdf_file/0005/114296/Frequently_asked_questions_-_Ceasing_Medicals_for_over_75s.pdf)>

が、一方、対象となる高齢者に対し、手続に要する時間や費用など若年層よりも重い負担を課すものでもある。このため、これらの制度は、高齢者に対する負担を正当化できるような、交通事故防止に関する実効性を有することが必要である。諸外国では、この点について多くの研究が積み重ねられ、また、公的な調査も行われている。

最近、日本においても、「証拠に基づく政策立案」(Evidence Based Policy Making: EBPM)を取り入れる動きが出ている。政府の統計改革推進会議が2017(平成29)年5月に公表した「最終取りまとめ」は、政府の政策立案において統計が十分に活用されていないとの指摘があるとして、「国民により信頼される行政を展開するためには、政策部門が、統計等を積極的に利用して、証拠に基づく政策立案(EBPM。エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング)を推進する必要がある」と述べている<sup>70</sup>。諸外国における高齢者の運転免許制度に関する実効性の分析も、EBPMのための証拠提示と考えられるだろう。

日本において予定されている運転免許制度の更なる見直しに当たっては、実効性を確保する手段として、EBPMの考え方に基づき、交通事故統計等を活用して学術的な手法により検証を行うことが有用ではないだろうか<sup>71</sup>。

---

<sup>70</sup> 「統計改革推進会議最終取りまとめ」(平成29年5月9日統計改革推進会議決定) p.1. 首相官邸ウェブサイト <[http://www.kantei.go.jp/jp/singi/toukeikaikaku/pdf/saishu\\_honbun.pdf](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/toukeikaikaku/pdf/saishu_honbun.pdf)>

<sup>71</sup> 効果の検証が必要であると述べたものとして、市川政雄「海外の運転免許制度と高齢運転者対策」『作業療法ジャーナル』Vol.51 No.10, 2017.9, pp.1005-1009.