

## 運転免許証の自主返納制度と 高齢者運転のリスク

### はじめに

我が国では急速に高齢化が進み、2018年1月1日現在、65歳以上の人口は3,479万人、総人口1億2,770万人に占める割合が27.2%と約4人に1人、75歳以上の人口は1,727万人、13.5%となっている。（総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（平成30年1月1日現在）」による。）

これに伴い、自動車等の運転免許保有者の高齢化が進んでいる。2017年末の運転免許保有者数は8,225万人（2016年末比5万人増加）、このうち75歳以上の免許保有者は539万人（75歳以上の約3人に1人）で、2016年末より27万人増加しており、高齢化の進展により今後も増加すると考えられる。

長崎県をみると、2017年末における65歳以上の免許保有者が203千人で、免許保有者857千人に対する割合は23.7%、75歳以上では58千人、6.8%となっている（図表1）。

図表1 運転免許保有状況

(人、%)

県名	免許保有者 (2017年末)			対全免許 保有者比率		人口 (2018年 1月1日)	免許保有率 (対人口比率)		
	全体	65歳以上	75歳以上	65歳 以上	75歳 以上		全年齢 免許 保有率	65歳 以上の 保有率	75歳 以上の 保有率
福岡県	3,290,956	698,701	195,936	21.2	6.0	5,130,773	64.1	13.6	3.8
佐賀県	564,297	142,628	46,235	25.3	8.2	833,272	67.7	17.1	5.5
長崎県	857,529	203,427	58,538	23.7	6.8	1,379,003	62.2	14.8	4.2
熊本県	1,191,469	300,044	98,638	25.2	8.3	1,789,184	66.6	16.8	5.5
大分県	774,994	204,199	64,202	26.3	8.3	1,169,158	66.3	17.5	5.5
宮崎県	758,369	208,415	70,660	27.5	9.3	1,112,008	68.2	18.7	6.4
鹿児島県	1,112,425	292,034	99,892	26.3	9.0	1,655,888	67.2	17.6	6.0
全国計	82,255,195	18,183,894	5,395,312	22.1	6.6	127,707,259	64.4	14.2	4.2
前年全国計	82,205,911	17,680,387	5,129,016	21.5	6.2	127,907,086	64.3	13.8	4.0

資料：警察庁「運転免許統計（平成29年）補足資料」、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（平成30年1月1日現在）」より当社にて作成

近年、全国各地で高齢運転者による重大事故が発生している。要因はいろいろあるが、判断力や運動機能の低下が事故に繋がった例もある。

「平成29年交通安全白書」において、加齢に伴う身体特性として以下の記載がある。

高齢者は加齢により、動体視力の低下や複数の情報を同時に処理することが苦手になったり、瞬時に判断する力が低下したりするなど身体機能の変化により、ハンドルやブレーキ操作に遅れが出ることもあるなどの特性が見られる。

また、加齢に伴う認知機能の低下も懸念されるところであり、警察庁によれば、平成28年に運転免許証の更新の際に認知機能検査を受けた75歳以上の高齢者約166万人のうち約5.1万人は認知機能が低下し認知症の恐れがある第1分類と判定されている。

警察や自治体等は高齢者の運転免許証の自主返納を促している。ここでは、運転免許証の自主返納制度と高齢運転者による交通事故リスクについてみてみたい。

## 1. 運転免許証の自主返納制度について

加齢に伴う身体機能や認知機能の低下による運転に対する不安により、自動車の運転を希望しないドライバーから自主的に運転免許証を返納してもらうのが「自主返納制度」で、法令上は「申請による運転免許の取消」となっている。この制度は、1998年4月から始まっている。しかし、運転免許証を身分証明書として使用していたこともあり、当初は自主返納者が少なかった。その後、2002年から本人確認書類として利用可能な「運転経歴証明書」の発行を始めた。これは、有効な運転免許証を返納後5年以内に申請することで交付される。当初は金融機関等での本人確認書類として認められる期間が発行後6カ月以内とされていたが、2012年に制度が改められ、無期限の使用と紛失時の再発行が可能となった。これにより自主返納件数が増加してきている。

### (1) 全国における自主返納状況

警察庁の運転免許統計によると、2012年には年間117,613人の自主返納があり、そのうち65歳以上が95.1%を占め、75歳以上では55.4%となっていた。その後は、自主返納の理解が進み2017年には423,800人まで増加し、65歳以上の比率が95.5%、75歳以上では59.9%となっている（図表2）。

図表2 申請による運転免許の取消件数の年別推移

(件、%)

区分 年別	申請取消件数										
	65歳以上			70歳以上		75歳以上		80歳以上		85歳以上	
	件数	構成率%	件数	構成率%	件数	構成率%	件数	構成率%	件数	構成率%	
2008年	29,150	28,097	96.4	26,311	90.3	19,851	68.1	10,525	36.1	2,916	10.0
2009年	51,089	49,251	96.4	44,463	87.0	28,087	55.0	16,377	32.1	4,519	8.8
2010年	65,605	63,159	96.3	55,524	84.6	32,488	49.5	18,806	28.7	5,378	8.2
2011年	72,735	69,805	96.0	61,841	85.0	37,199	51.1	23,109	31.8	8,471	11.6
2012年	117,613	111,852	95.1	101,036	85.9	65,147	55.4	35,432	30.1	13,522	11.5
2013年	137,937	131,595	95.4	121,211	87.9	87,014	63.1	48,840	35.4	15,721	11.4
2014年	208,414	197,552	94.8	172,701	82.9	96,581	46.3	58,773	28.2	20,762	10.0
2015年	285,514	270,159	94.6	231,233	81.0	123,913	43.4	75,205	26.3	27,696	9.7
2016年	345,313	327,629	94.9	276,614	80.1	162,341	47.0	103,422	30.0	39,991	11.6
2017年	423,800	404,817	95.5	355,910	84.0	253,937	59.9	156,066	36.8	65,532	15.5

(注) 1 運転免許の一部取り消しは除く。  
 2 年齢別の数は、「申請取消件数」の内数。  
 資料：警察庁運転免許統計より当社にて作成

運転免許証の自主返納が進むにつれて、運転経歴証明書交付件数も2012年に81,711件であったものが、2017年には366,696件まで増加し、65歳以上の比率が95.5%、75歳以上では58.1%となっている。これは2012年の制度改正により、運転経歴証明書の無期限の使用が可能になったこと等を反映していると考えられる（図表3）。

図表3 運転経歴証明書交付件数の年別推移

(件、%)

区分 年別	運転経歴証明書交付件数										
	65歳以上			70歳以上		75歳以上		80歳以上		85歳以上	
	件数	構成率%	件数	構成率%	件数	構成率%	件数	構成率%	件数	構成率%	
2008年	16,376	16,048	98.0	15,054	91.9	10,867	66.4	5,177	31.6	1,314	8.0
2009年	23,048	22,475	97.5	20,321	88.2	12,265	53.2	6,768	29.4	1,773	7.7
2010年	25,771	25,088	97.3	22,163	86.0	12,373	48.0	6,821	26.5	1,861	7.2
2011年	29,202	28,339	97.0	25,210	86.3	14,734	50.5	8,995	30.8	3,180	10.9
2012年	81,711	77,678	95.1	70,029	85.7	43,599	53.4	22,369	27.4	8,226	10.1
2013年	107,268	102,266	95.3	93,772	87.4	65,488	61.1	34,932	32.6	10,779	10.0
2014年	168,557	159,513	94.6	138,156	82.0	73,298	43.5	42,501	25.2	13,947	8.3
2015年	236,586	223,558	94.5	189,853	80.2	96,282	40.7	56,251	23.8	19,673	8.3
2016年	295,523	280,318	94.9	234,965	79.5	131,728	44.6	81,759	27.7	30,463	10.3
2017年	366,696	350,241	95.5	305,901	83.4	213,152	58.1	127,954	34.9	52,434	14.3

(注) 1 再交付は除く。  
 2 年齢別の数は、「運転経歴証明書交付件数」の内数。  
 資料：警察庁運転免許統計より当社にて作成

## (2) 長崎県の運転免許証自主返納等の状況

長崎県においても、運転免許証の自主返納件数は、運転経歴証明書の制度が改正された2012年には前年の1.7倍の950件となり、2017年には4,573件まで増加している（図表4）。うち65歳以上は4,284件、93.7%、75歳以上では2,938件、64.2%となっている。

図表4 運転免許申請取消件数年別推移

(件)

県名	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2017年の 対2012年比
福岡県	233	292	277	734	2,668	4,387	5,798	7,795	9,766	14,381	5.4倍
佐賀県	145	301	245	260	448	598	916	1,169	1,438	2,975	6.6倍
長崎県	204	443	523	535	950	1,114	2,050	3,010	3,674	4,573	4.8倍
熊本県	91	184	518	840	1,348	1,623	2,135	2,938	3,659	4,813	3.6倍
大分県	73	507	1,215	1,074	1,161	1,417	1,894	2,452	3,081	4,456	3.8倍
宮崎県	1,019	1,037	946	1,058	1,350	1,429	1,750	2,364	2,990	3,959	2.9倍
鹿児島県	548	2,197	2,101	2,049	2,679	3,052	3,404	3,956	4,439	5,749	2.1倍
全国計	29,150	51,086	65,605	72,735	117,613	137,937	208,414	285,514	345,313	423,800	3.6倍

(注) 運転免許の一部取り消しは除く。  
資料：警察庁運転免許統計より当社にて作成

なお、長崎県における2017年の運転免許証自主返納者4,573人の返納理由は、

- ① 身体機能の低下を自覚した 1,961人 (42.9%)
- ② 運転の必要性がないため 1,534人 (33.5%)
- ③ 家族等のすすめにより 866人 (18.9%)
- ④ 高齢者講習を参考に 104人 (2.3%)
- ⑤ その他 73人 (1.6%)
- ⑥ 更新時の適正検査の不合格を契機として 35人 (0.8%)

となっていた(参考資料：長崎県警察本部ホームページ、高齢ドライバーの方へ)。

また、長崎県における運転経歴証明書の交付件数についても、制度改正された2012年には前年の10.8倍の347件となり、2017年には3,413件まで増加している(図表5)。うち65歳以上は3,205件、93.9%、75歳以上では2,147件、62.9%となっている。

図表5 運転経歴証明書交付件数推移

(件)

県名	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2017年の 対2012年比
福岡県	105	71	27	87	1,426	2,529	3,644	5,485	7,579	10,690	7.5倍
佐賀県	28	85	74	77	211	346	558	713	955	2,476	11.7倍
長崎県	31	28	20	32	347	563	1,172	1,950	2,819	3,413	9.8倍
熊本県	6	74	164	225	750	1,072	1,438	1,910	2,454	3,160	4.2倍
大分県	2	177	262	153	299	500	884	1,175	1,717	2,600	8.7倍
宮崎県	24	10	16	4	510	688	859	1,104	1,444	1,994	3.9倍
鹿児島県	65	173	53	47	479	982	1,107	1,408	2,005	3,190	6.7倍
全国計	16,376	23,048	25,771	29,202	81,711	107,268	168,557	236,586	295,523	366,696	4.5倍

(注) 再交付は除く。  
資料：警察庁運転免許統計より当社にて作成

### (3) 長崎における運転免許証を自主返納した方への支援

運転免許証を自主返納した人は、交通機関の割引などの特典を受けることができる。

一例として、長崎県交通局では長崎県営バスの路線バスがエリア限定（長崎・諫早・大村）で乗り放題となる「免許返納者パス」を販売している（運転経歴証明書が必要で、運転経歴証明書の交付日から1年間限り購入可）。

その他、タクシー料金の割引、買い物券の交付等も提供されている（居住地域により受けられる特典は異なり、運転経歴証明書の提示等の条件がある）。

なお、各種支援については、[長崎県警察本部ホームページ「交通安全：運転免許証を自主返納した方への支援」](#)を参照し、詳しい内容・条件等は各支援・サービス提供者の問合せ先に確認下さい。

## 2. 高齢運転者による交通死亡事故の特徴について

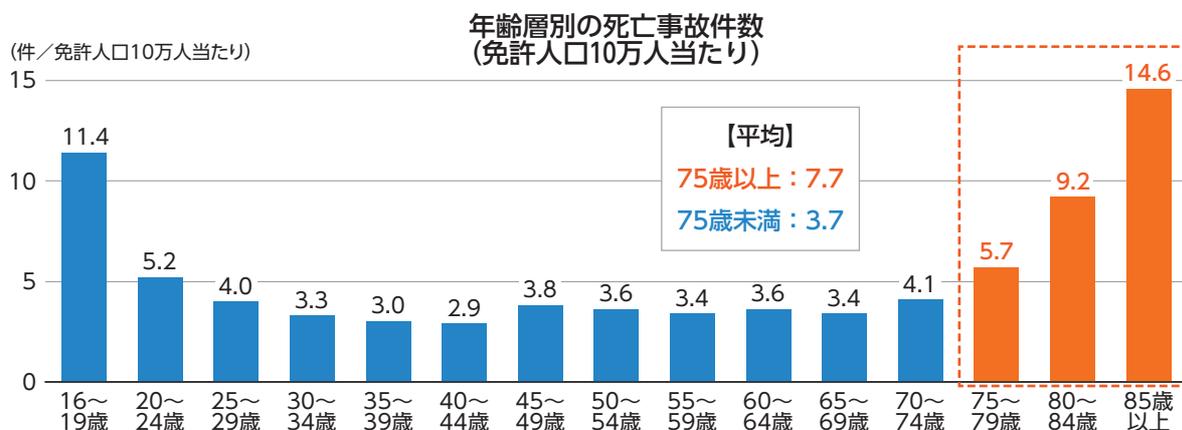
ここでは、「平成29年における交通死亡事故の特徴について（平成30年2月15日警察庁交通局）」から高齢運転者による交通死亡事故の特徴等を見てみたい。

### (1) 年齢層別の免許人口当たり死亡事故件数

免許人口10万人当たりの死亡事故件数をみると、最も多いのは85歳以上の14.6件、次いで16～19歳層が11.4件、80～84歳が9.2件、75～79歳が5.7件となっている。

これを75歳以上と75歳未満に区分してみると、75歳以上で7.7件、75歳未満では3.7件となり、75歳以上の高齢運転者は75歳未満に比較して死亡事故が多く発生していることがわかる（図表6）。

図表6 年齢層別の免許人口10万人当たり死亡事故件数（原付以上第一当事者）（平成29年）



※平成29年12月末の運転免許保有者数で算出した。

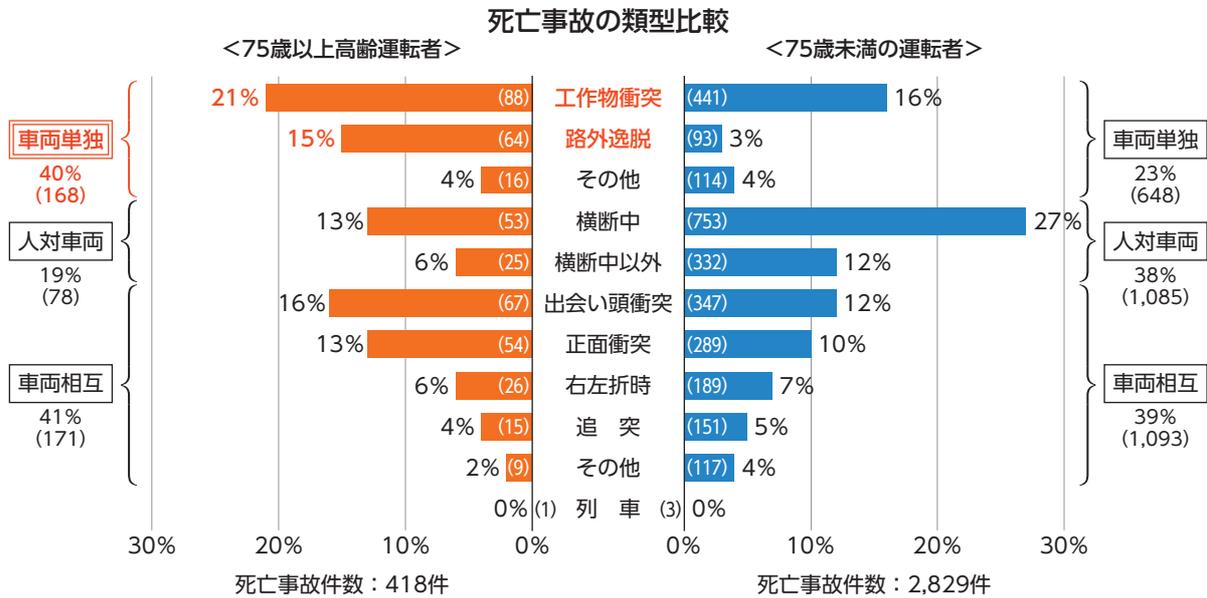
資料：警察庁交通局「平成29年における交通死亡事故の特徴について」より当社にて作成

### (2) 類型別にみた75歳以上の高齢運転者による死亡事故

高齢運転者による交通死亡事故を類型別にみると、75歳以上の運転者は車両単独事故の割合が高くなっており、全体の40%を占めている。これは75歳未満の運転者の割合（23%）と比べて高い割合を示しており、具体的な類型としては、運転を誤って車線を逸脱し物件等に衝突するといった工作物衝突が最も多く発生している。

一方、75歳未満の運転者では、人対車両による事故が相対的に多く、横断中の事故が多く発生している（図表7）。

図表7 75歳以上・75歳未満の運転者の類型別死亡事故件数（原付以上第一当事者）（平成29年）



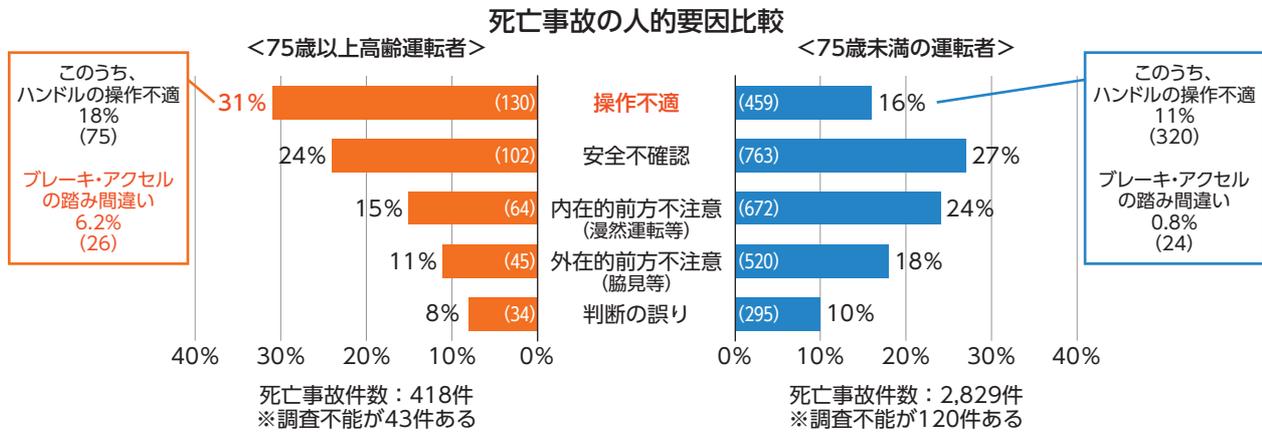
資料：警察庁交通局「平成29年における交通死亡事故の特徴について」より当社にて作成

### (3) 人的要因による75歳以上の高齢運転者による死亡事故

高齢運転者による交通死亡事故の人的要因をみると、75歳以上の運転者はハンドル等の「操作不適」による事故が最も多く、次いで「安全不確認」、「内在的前方不注意（漫然運転等）」の順に発生している。一方、75歳未満の運転者では「安全不確認」、「内在的前方不注意（漫然運転等）」が比較的多く発生している。

さらに、「操作不適」による事故のうち「ブレーキ・アクセルの踏み間違い」による死亡事故は、75歳未満では死亡事故全体の0.8%に過ぎないのに対し、75歳以上では6.2%と高い割合を示している（図表8）。

図表8 75歳以上・75歳未満の運転者の人的要因別死亡事故件数（原付以上第一当事者）（平成29年）



資料：警察庁交通局「平成29年における交通死亡事故の特徴について」より当社にて作成

#### (4) 75歳以上の高齢運転者の認知機能検査結果

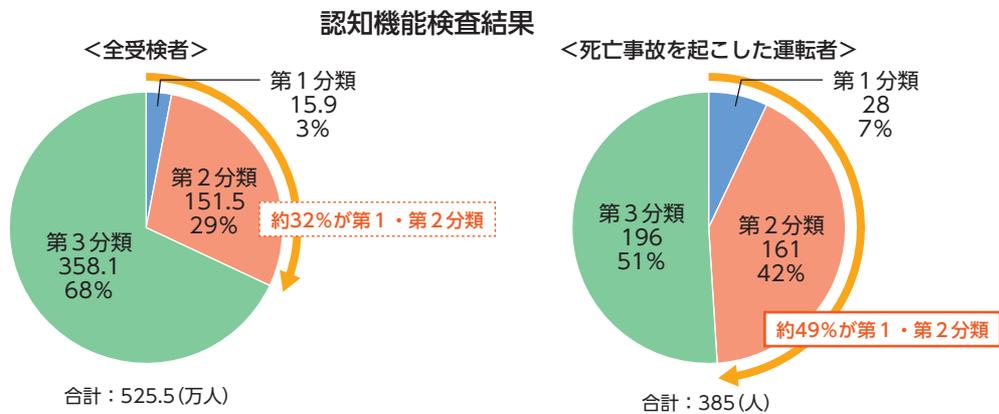
2015年から2017年中の認知機能検査の結果をみると、全受検者（525.5万人）のうち第1分類（認知症のおそれ）が3%、第2分類（認知機能低下のおそれ）は29%に上り、合計32%が認知機能の低下のおそれがあることがわかった。

一方、2017年中に死亡事故を起こした75歳以上の高齢運転者（385人）についてみると、直近の認知機能検査の結果が第1分類7%、第2分類42%の合計49%となっており、2015～17年の全受検者の32%と比較して割合が高いことから、認知機能の低下が死亡事故の発生に影響を及ぼしているものと推察されている（図表9）。

図表9

左図 平成27～29年中の認知機能結果受検者の検査結果

右図 平成29年中に死亡事故を起こした75歳以上の高齢運転者（原付以上第一当事者）の検査結果



(注) 認知機能検査結果についての分類は、それぞれ以下のとおりである。

- 【第1分類】：認知症のおそれがある者
- 【第2分類】：認知機能が低下しているおそれがある者
- 【第3分類】：認知機能が低下しているおそれがない者

資料：警察庁交通局「平成29年における交通死亡事故の特徴について」より当社にて作成

以上、高齢運転者の特性について4つの観点からみてきたが、75歳以上の運転者による死亡交通事故発生リスクは、75歳未満の運転者に比べて高くなっていると考えられる。

高齢運転者の特性については、年齢や体力、過去の経験等によって大きな個人差が認められるものの、一般的に、

- ・視力等が弱まることで周囲の状況に関する情報を得にくくなり、判断に適切さを欠くようになること
- ・反射神経が鈍くなること等によって、とっさの対応が遅れること
- ・体力の全体的な衰え等から、運転操作が不的確になったり、長時間にわたる運転継続が難しくなったりすること
- ・運転が自分本位になり、交通環境を客観的に把握することが難しくなること

などが挙げられており、これらの特性が75歳以上の運転者が死亡事故を起こしやすい要因の一つになっているものと考えられる。

(平成29年交通安全白書より引用)

## さいごに

長年、車を足としてきた高齢運転者にとって、免許証は大切な生活の一部といえよう。ただ、長年の運転による過信が運転事故の要因のひとつとも言われ、また、加齢により注意力や瞬間的な判断力が低下していくことも考えられる。それでも、日常的に車を利用する高齢運転者にとって、自主返納を簡単に決めることはできないと思われる。

運転免許試験場又は警察署では、高齢運転者やその家族からの自動車等の運転に関する運転適性相談を受け付けている。また、自宅訪問による自主返納手続きのサポートや対象者への自主返納の説得などについても実施している（参考資料：長崎県警察本部ホームページ、高齢ドライバーの方へ）。 必要に応じて、相談してみてもはどうだろうか。

高齢者においても、買い物、通院など生活に直結する目的で運転している人が多く、車がないと生活が不便と考える人が多い。特に離島や人口が少ない地域においては、電車や路線バス等の整備よりも、乗合タクシーやコミュニティバスの運行、割引等の充実などを地域の課題として検討することが必要であろうし、移動販売サービス・宅配サービスの充実等、買い物支援策の検討も必要と考える。

(上村 秀明)