

高齢運転者支援に関する研究

～免許返納前後に焦点を当てて～

龍谷大学政策学部 井上ゼミナール

○大坪春菜(Otsubo Haruna) 石原璃生 (Ishihara Riku) 石橋由子(Ishibasi Yuko)
井上愛衣(Inoue Ai) 井上千幸(Inoue Chisaki) 杉本理沙(Sugimoto Risa)
田中優輝(Tanaka Yuki) 綱井由紀奈(Tunai Yukina) 根酒壮一郎(Nezake Soichiro)
細美雄暉(Hosomi Yuki) 松田優美(Matuda Yumi) 宮地朱音(Miyaji Akane)
安田梨紗(Yasuda Risa) 八木 千里(Yagi Chisato)

(龍谷大学政策学部政策学科)

キーワード：高齢運転者、免許返納

0. 研究目的

近年、高齢化社会に伴い高齢運転者が増加していることから、65歳以上の高齢者が第一当事者となる交通事故（以下、「高齢運転者事故」と略す）が社会問題となっている。

そこで本論では主に京都府内を対象とし、高齢運転者事故をいかに減らすか、免許返納前後に焦点を当て支援策を考える。

1. 京都府の高齢運転事故の現状

京都府内における高齢運転事故は、図1の通り、平成25年から5年間で1,919件から1,454件にまで減少している。一方で、全第一当事者に占める高齢運転者の構成比率は17.7%から21.8%に上昇している状況である。

2. 京都府の運転免許自主返納の現状

図2より、京都府内での運転免許自主返納者数は年々増加傾向にある。しかし、交通インフラが整備された京都市内に比べ、京都市以外では通院や買い物など日常生活に支障が出るという理由で返納に対してネガティブな考えを持っている人の割合も多く、免許返納はあまり進んでいない状況である。

3. 課題

現状から、京都府内において運転免許の自主返納は年々進んでいるものの、京都市以外では高齢者の車への依存度が高いことが分かった。そこで、免許返納前後に焦点を当て支援策を検討した。免許返納前の支援策として、免許に一定の制限をかけ運転を安全に続けていく方法である。しかし、生活に運転が必要でも、認知機能検査で運転免許取り消しになることや、免許

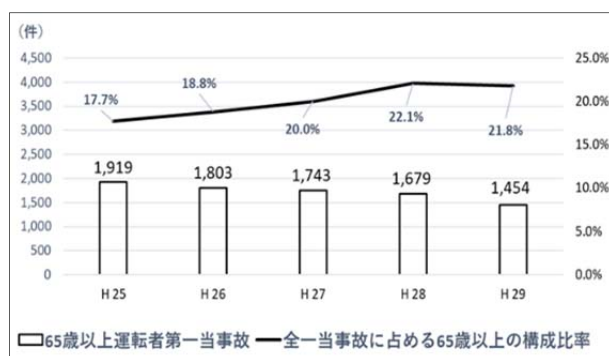


図1 京都府内における高齢運転者事故の発生状況

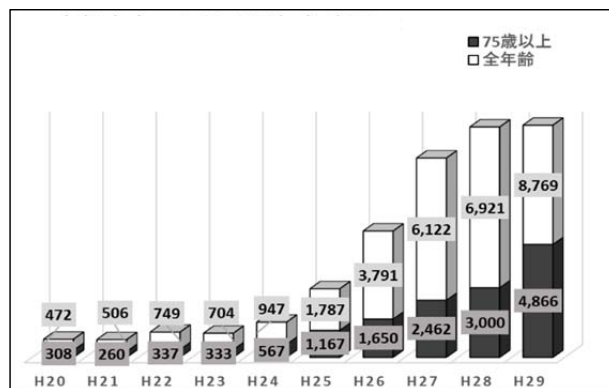


図2 京都府内における運転免許の自主返納者の推移

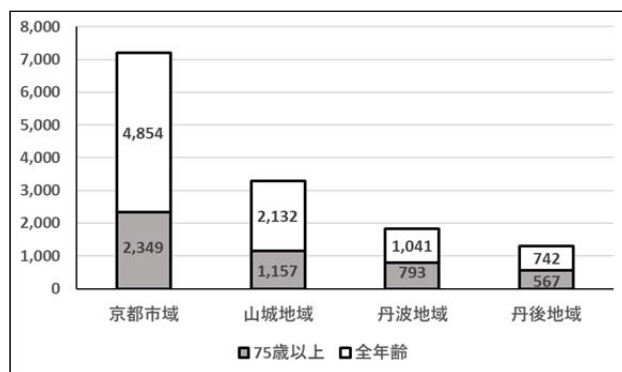


図3 H29年の地域別運転免許の自主返納者数

図1～3 出典：「高齢運転者交通事故防止対策～みんなで考えよう！京都の交通安全～」(京都府警察)を元に作成

を返納すべきと判断する場合もある。そこで免許返納後の支援策として、通院や買い物といった生活の不安を取り除き、生きがいを持って暮らせる支援策を検討した。この二つを念頭に置き、政策提言を行う。

4. 免許返納前の支援策

免許返納せずに安全運転を持続するために、既存の高齢者講習を充実させるものとして「交通安全自分ルール」を普及し、それを基盤に限定条件付き免許を導入することを提案する。

4-1. 交通安全自分ルール検討の普及

高齢者講習は、運転免許更新を希望する70歳以上の全ドライバーに対して、加齢に伴う身体機能の低下と運転への影響を自覚してもらい、各人の特性に応じた安全運転の方法を個別的、具体的に指導するために実施されている。

その高齢者講習の受講後にグループワーク形式で「交通安全自分ルール」を検討する機会を設ける。このルールは、車を安全に運転するための約束事を自身で設定するものであり、定めたルールをシールに記入し車内等に貼りいつでも確認できるようにする。広報は既に実施されている免許返納促進のための媒体や機会と同時に行い、家族や地域住民などとも車運転の継続やルールについて相談することを促す。

4-2. 限定条件付き免許の導入

交通安全自分ルールは自身で設定するので強制力が無い。そこで最終的には行き先や運転時間を法的に制限する限定条件付き免許の導入を提案する。この提案は既に警察庁の有識者会議でも検討されているが、施行には時間を有すると考えられる。そのために先に交通安全自分ルールを導入し、限定条件付き免許の導入時、スムーズに条件の設定等ができることを支援する。

5. 免許返納後の支援策

5-1. シニアサポートカフェの開設

京都府警へのヒアリングにより「免許センターに行くと免許を返納しないとイケないのではないか」と不安に思ってしまう高齢運転者が多くいる現状が浮き彫りになった。そこで、その不安を解消し、免許センターを有効的に活用してもらえようようなシニアサポートカフェ（相談・交流の場）を設置する。そうすることで気軽に免許センターに訪問し、相談していただくことができる。さらに、行政などのイベントにも移動式で設置する。

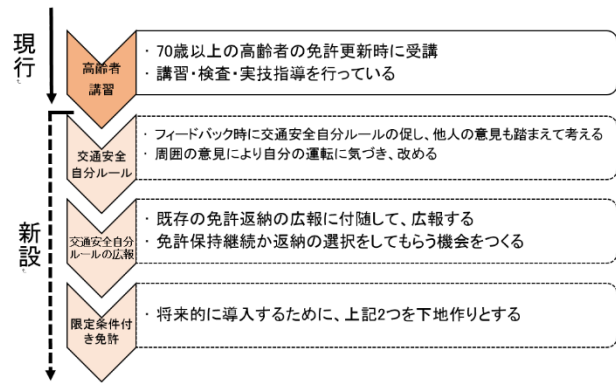


図4 免許返納前の支援策 井上ゼミ作成

6-2. 移動手段の見える化

自治体等により運営されている「コミュニティバス」や「乗合タクシー」など様々な交通支援がある。しかし、それらの情報は無秩序化してしまっているため、高齢者は移動手段が把握しづらく、支援が上手く機能していない。複数の交通手段を用いないと目的地に着くことができない場合には、それぞれの交通情報を確認する必要があるため負担が大きい。これらを1つにまとめ代替交通の「見える化」を行う。高齢者が簡単に交通情報を得ることができ、交通の利便性が高まるので免許返納後でも通院や買い物といった生活の不安を取り除けるのではないだろうか。

7. 考察

高齢者が免許を返納すれば、高齢運転者事故が起こる確率は減少する。しかし、生活する上で車が必要不可欠な高齢者、運転を生きがいとする高齢者がいるという事実を知り、免許を返納するのではなく安全に運転を続ける方法、また加齢による判断能力の低下により運転の継続が困難な高齢者が、免許返納後にも生きがいを持ち生活していく方法の両方の視点からの政策提言をした。両視点とも警察や自治体、NPO、家族、地域といった各団体の情報を一元化し、一つの政策としてパッケージ化することが展望である。

【主な参考文献】(最終閲覧日全て2018年10月31日)

- (1) 松浦常夫「高齢ドライバーの安全心理学」東京大学出版会(2017)
- (2) 京都府警発行資料「高齢運転者交通事故防止対策～みんなで考えよう！京都の交通安全～」(2018)
- (3) 京都府警「高齢者講習」ウェブサイト
http://www.pref.kyoto.jp/fukei/menkyo/m_koshu/koreisha/index.html
- (4) 所正文「高齢ドライバー」文春新書(2018)