

高齢者の交通事故

佐藤碧 石渡満里絵 田中裕貴

論点

日本は、世界一の高齢社会です。

2015年の75歳以上の人口は1641万人、総人口の12.9%にあたります。高齢者人口は増加を続け、2060年には75歳以上人口が総人口の26.9%となり4人に1人が75歳以上という社会になります。

そんな中、高齢者ドライバーによる交通事故は大きな問題となっています。

国や自治体が運転免許証の自主返納の呼びかけや、高齢者向けの免許証更新の試験・講習を行っているものの、彼らによる事故は後を絶ちません。高齢者人口が増えれば、更に被害が大きくなると予想されます。

そこで、75歳以上の人の運転免許証は強制的に回収する、という法案が提出されました。あなたはこの法案に賛成か反対か。

なお、交通インフラが乏しく、車がなければ生活が難しい地域の対象者には、次のような措置をとることとする。

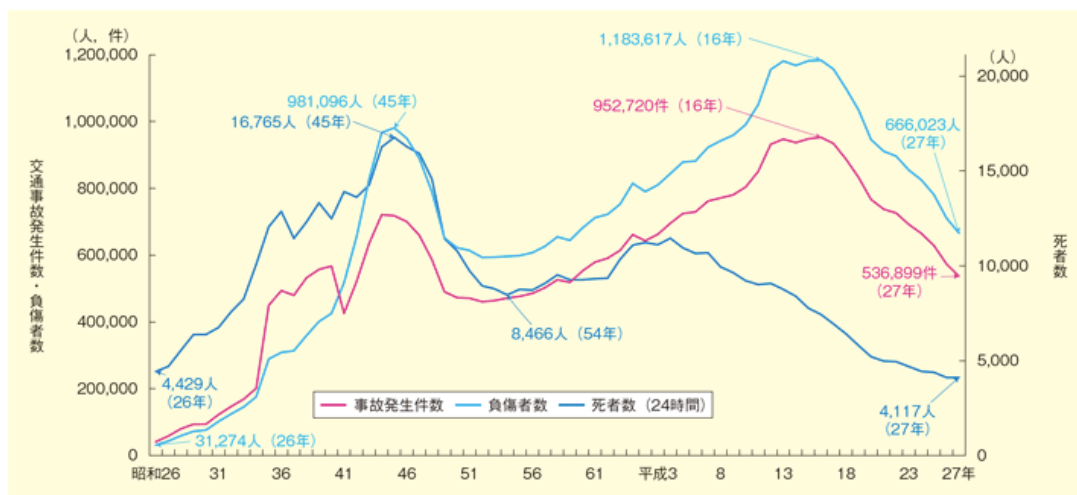
- ・ポケベルが配布され、時間・場所を問わずタクシーを呼ぶ事が出来る。
- ・タクシー・バス・電車などあらゆる交通機関を通常料金の半額で利用出来る。

*自動車の年間維持費は一般的に、軽自動車は356,885円、普通車は474,975円かかる。

1. 交通事故の現状

・交通事故発生件数・死者数及び負傷者数

平成 27 年中の交通事故発生件数は 53 万 6,899 件で、これによる死者数は 4,117 人、負傷者数は 66 万 6,023 人であった（死傷者数は 67 万 0,140 人）。

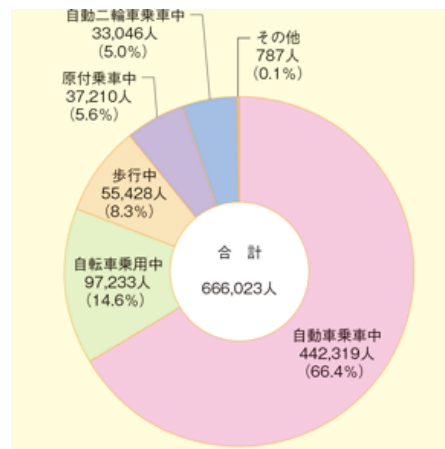
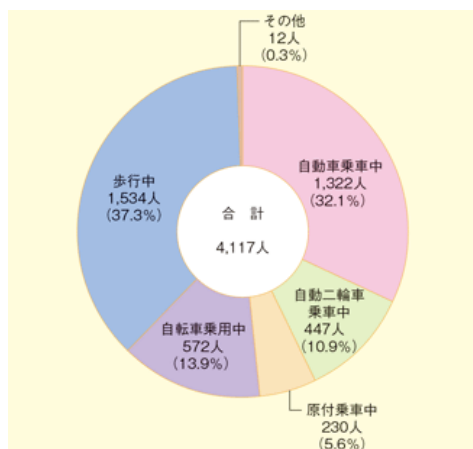


注 1 警察庁資料による。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。また、昭和46年までは、沖縄県を含まない。
 3 「死者数 (24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡したものをいう。

・状態別 (交通事故死者数)

歩行中 (1,534 人、構成率 37.3%) が最も多く、次いで自動車乗車中 (1,322 人、構成率 32.1%) が多くなっている。

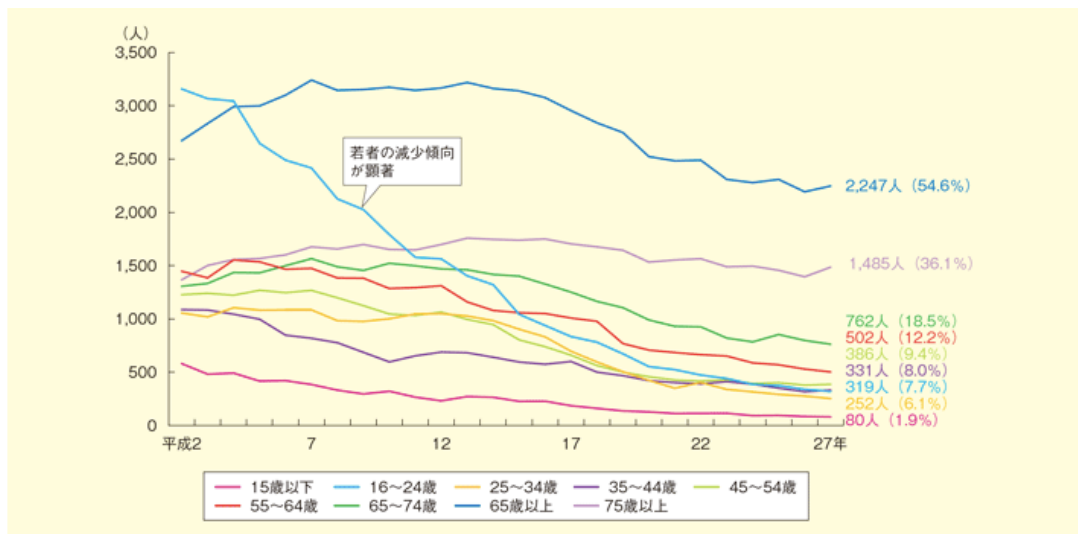
交通事故負傷者数を状態別にみると、自動車乗車中 (442,319 人、構成率 66.4%) が最も多い。



・年齢層別（交通事故死者数）

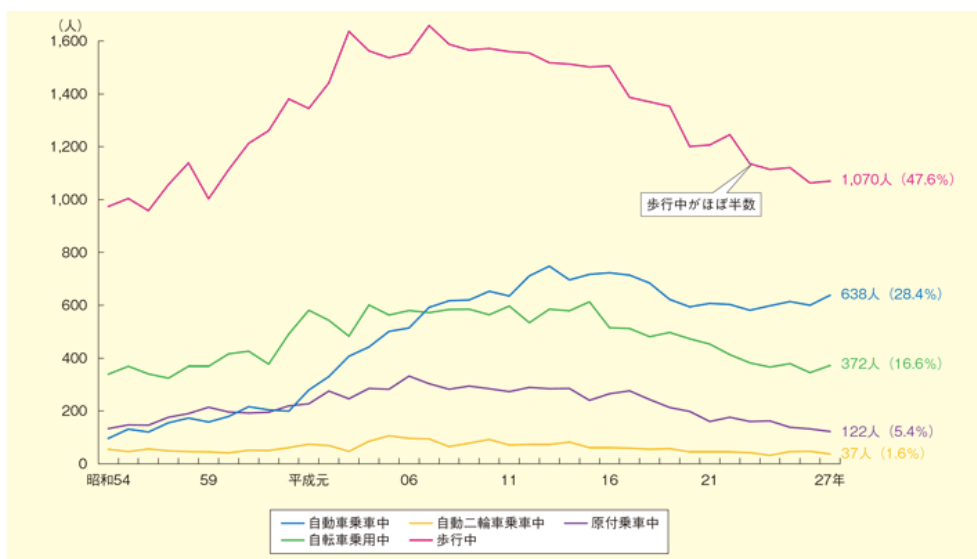
高齢者（2,247人）が最も多く、中でも75歳以上が36.1%を占めている。高齢者の死者数は前年に比べ増加し、死者数のうち高齢者の死者数が占める割合は54.6%と過去最高となっている。

一方、15歳以下の子供の死者数は80人と、構成比は他の年齢層と比較して最も少なくなっているが、登下校中の事故等社会的反響の大きい交通事故がいまだに後を絶たず、子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。



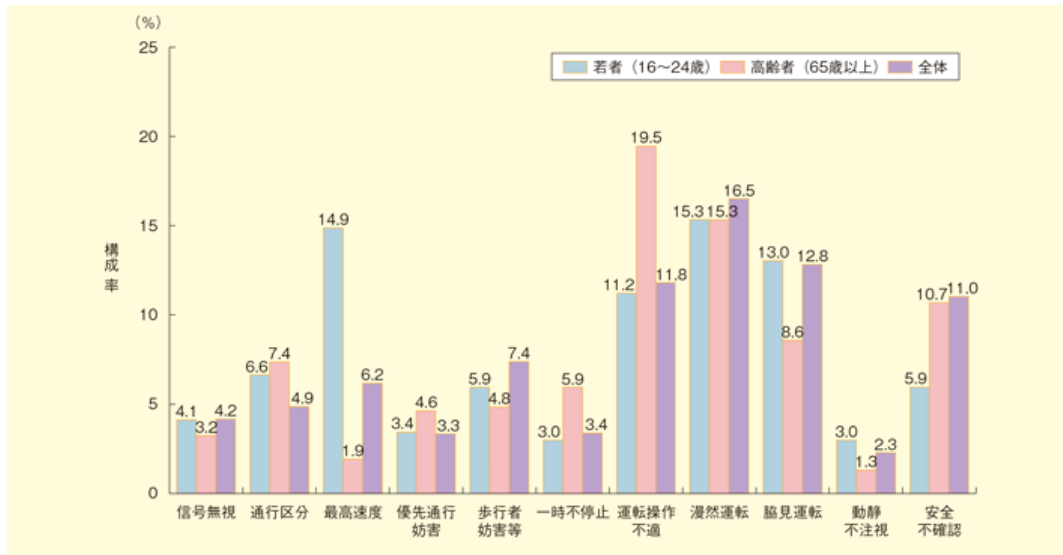
・状態別（高齢者の交通事故死者数）

歩行中がほぼ半数(47.6%)を占め、次いで自動車乗車中(28.4%),自転車乗用中(16.6%)の順に多い。自動車乗車中の事故死者数については、昨年は638人で前年比+38人。



・原付以上運転者の法令違反別・年齢別交通志望事故件数（構成率）

高齢運転者は、他の年齢層に比べて、運転操作不適（ブレーキやハンドル操作の不適）による死亡事故の割合が多い。



注 警察庁資料による。

・自動車又は原動機付自転車運転者（第1当事者）の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移

自動車又は原動機付自転車の運転者が第1当事者となる交通死亡事故件数（免許保有者10万人当たり）を年齢層別にみると、16～19歳、80歳以上が他に比べ多くなっており、平成27年中については、16～19歳（14.4件）が最も多く、次いで80歳以上（13.3件）が多くなっている。

	17年	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27年
16～19歳	23.7	21.1	20.8	20.4	19.7	15.5	16.9	15.0	16.9	13.8	14.4
20～29歳	10.4	9.4	8.5	7.6	7.1	6.4	6.7	6.1	5.9	5.4	5.4
30～39歳	6.5	6.1	5.6	4.8	4.4	4.7	4.2	4.0	3.5	3.4	3.3
40～49歳	5.7	5.1	4.9	4.4	4.3	4.5	4.2	3.9	3.9	3.7	3.3
50～59歳	6.4	5.9	5.6	4.6	4.6	4.5	4.1	3.9	3.6	3.8	3.9
60～69歳	6.3	6.5	5.1	4.8	4.5	4.8	4.5	4.1	4.3	3.8	3.8
70～79歳	12.2	11.0	9.4	9.1	8.3	7.7	6.6	6.4	6.5	5.6	5.6
80歳以上	27.0	20.3	20.9	16.8	15.2	18.2	15.6	15.1	14.7	14.7	13.3

2. 高齢者ドライバーによる事故

- ・ 10月28日 神奈川県横浜市・87歳

集団登校する小学生の列に軽トラックがつかみ、小学1年生の男の子1人が死亡、7人が怪我をした。運転手は「事故のことを覚えていない」と答えたという。

- ・ 11月10日 栃木県下野市・89歳

病院の正面玄関近くに乗用車が突っ込み、89歳女性が頭など強く打ち死亡。また車を避けようとして転倒した85歳女性が骨折するなど2人が怪我。運転していた84歳男性も骨折の疑いがあるという。

- ・ 11月12日 東京都立川市・83歳

病院の駐車場を出る際に車が急発進し、バーを折り飛び出して縁石を乗り越え歩道を歩いていた30代の男女をはね死亡させた。アクセルとブレーキを間違えたのではないかとみられている。

- ・ 11月13日 東京都小金井市・82歳

自転車で横断歩道を通行中の女性が、左折してきた乗用車にはねられ死亡。

- ・ 11月13日 千葉県長南町・81歳

横断中の85歳男性が乗用車にはねられ死亡。81歳の運転手は「お互いによけようとしたが、よける方向が同じでぶつかった」と供述。

- ・ 11月14日 茨城県つくば市・60～70代

軽トラックと軽乗用車が出合い頭に衝突、横転した軽乗用車は走行してきた軽ワゴン車と衝突し1人死亡4人負傷。5人はいずれも60～70代。

- ・ 11月14日 京都府京丹後市・67歳

81歳女性が67歳女性の運転する車にはねられた。女性は反動で対向車線に飛び出しもう1台の車にはねられ、死亡した。

・ 11 月 18 日 大阪府貝塚市・68 歳

道路を横断していた 80 歳女性が、直進してきた軽乗用車にはねられ死亡。運転者は「ブレーキをかけたが間に合わなかった」と供述

・ 11 月 20 日 埼玉県所沢市・75 歳

路上を歩いていた 74 歳男性が 75 歳が運転する乗用車にはねられ、頭などを強く打って死亡した。

・ 11 月 21 日 東京都八王子市・75 歳

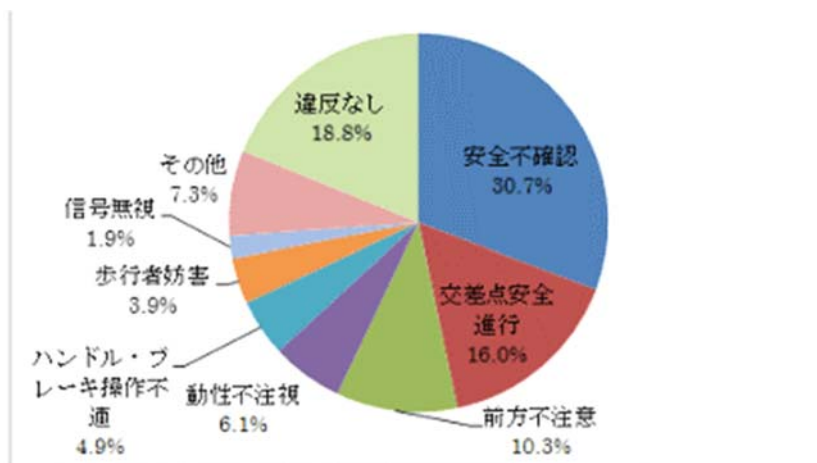
交差点で停車していた乗用車に 75 歳男性の運転する乗用車が追突。さらにもう 1 台の乗用車とも接触し 12 人が搬送。

3. 高齢者交通犯罪の原因

○高齢運転者による交通事故の原因

違反別にみた交通事故発生状況

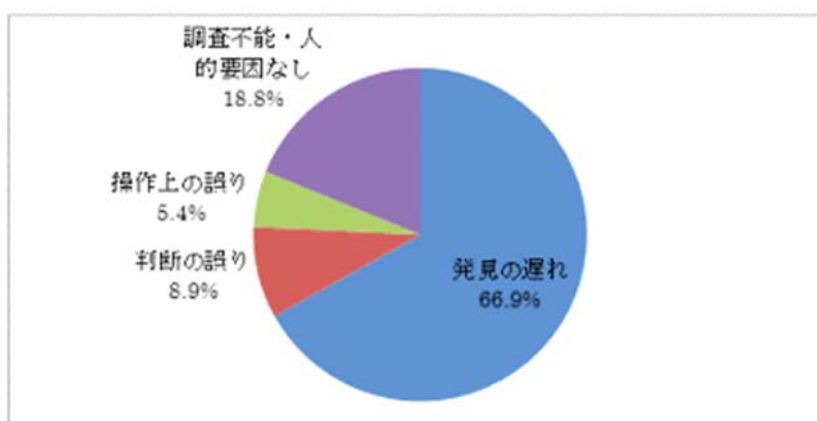
高齢運転者が関与した交通事故のうち高齢運転者側の違反をみると、**安全不確認**（構成率 30.7 パーセント）が最も多くなっている。



警視庁交通総務課統計

高齢運転者の人的要因別にみた交通事故発生状況

高齢運転者が関与した交通事故のうち高齢運転者の人的要因をみると、**発見の遅れ**（構成率 66.9 パーセント）が最も多くなっている。



警視庁交通総務課統計

（注記 1）高齢者が第 1、第 2 当事者となった事故の合計件数。

（注記 2）構成比の数値は四捨五入しているため、内訳の合計が 100%にならないことがある。

○なぜ高齢運転者は交通事故を起こしやすいのか？

●ドライブシミュレーターを使った実験（名城大学 中野倫明教授）

対向車の切れ目を見計らって交差点を右折する際、迫ってくる対向車と衝突するまで、何秒の余裕があるかを計測した。若者の平均は1.9秒。これだけの余裕があれば、安全に右折することができる。

その一方で70代の高齢者の場合、衝突までの余裕は平均1.2秒。若者に比べ、僅か0.7秒の差。

しかしこれを距離に置き換えると、対向車が12メートルも近くなってから右折していることになる。一歩判断を誤ると、事故につながる距離である。

●高齢になると、運動能力のどの点が衰えてくるか？（立正大学）所正文教授

①目の老化現象（理想は90度で、それが60度に）



運転に必要な情報の80%ぐらいは、目を通して摂取するといわれている。

真正面を向いて、片目で、左右90度の範囲で物が見えることが望ましいけれども、65歳を超えると、残念ながら60度ぐらいに狭まってしまう人が多い。

よって、交差点での見落としなどにつながる。

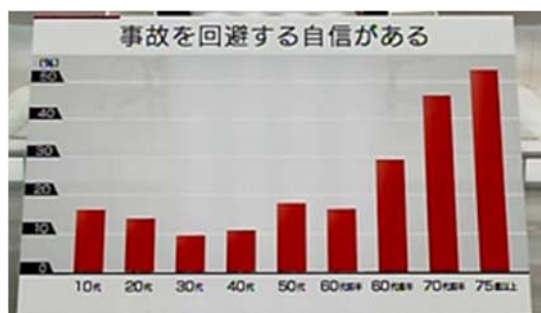
②反応動作に関する特性

単純な作業課題であれば、それほど若い人と比べて大きな反応時間の遅れ等はないが、複数の作業課題を同時に扱うなんていう場合に、非常に問題が生じる。

（歩行者や信号など、いろいろなものを同時に確認するなど）

よって、エラーが出たり、時間がかかったりする。

③運転能力に関する過信と、自信の持ち過ぎ



事故を回避する自信があるかという年代別データ。60、そして70、75歳以上でぐっと増え、75歳以上では、実に53%に達している。

今まで自分の経験を重視して大きな事故に遭わなかったために、交通規則よりも自分の経験則を重視してしまっている。

交差点では当然一時停止をしなくていけないが、徐行で済ませてしまうなど、高齢者の場合一時停止違反が非常に多い。それにより、交差点での事故につながってしまう。

○高齢運転者による交通事故対策の現状

●運転免許自主返納と「運転経歴証明書」



- 運転免許を返納し、5年以内に申請すると、「運転経歴証明書」の交付を受けることができる。「運転経歴証明書」は過去の運転経歴を証明するもの。運転免許を返納した日からさかのぼって5年間の運転に関する経歴を証明する。
- 平成24年4月1日以後に交付された運転経歴証明書は、交付後6か月を超えても、運転免許証と同様に身分証明書として用いることができる（例 銀行口座の開設、住民票の写しなど）。
- 「運転経歴証明書」を提示することにより、高齢者運転免許自主返納サポート協議会の加盟店や美術館などで、様々な免許返納特典を受けることができます。

●免許自主返納の特典例

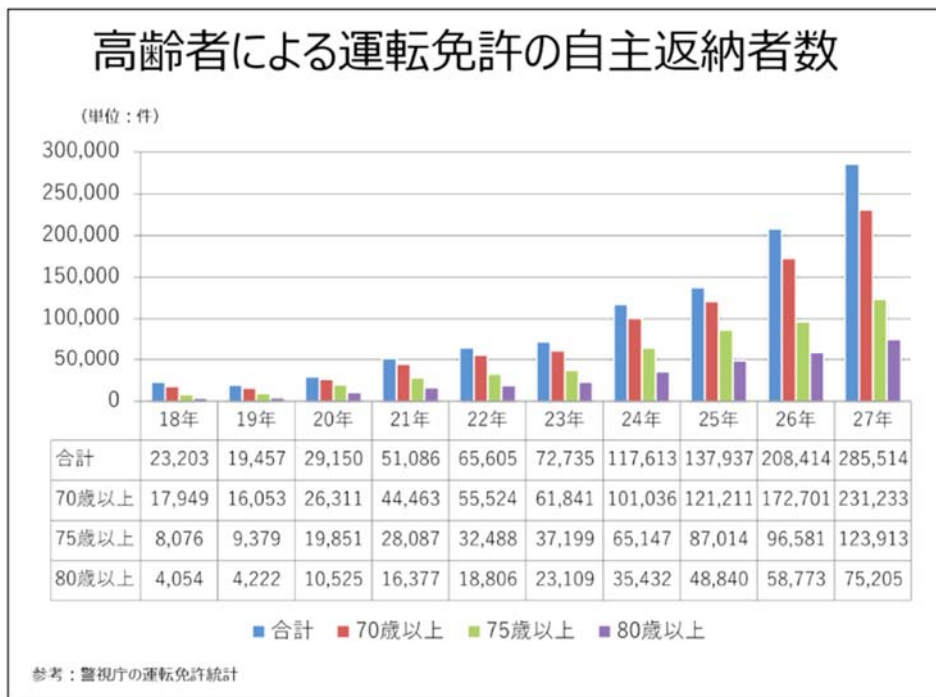
各都道府県では、高齢者運転免許自主返納サポート協議会が発足され、運転免許経歴証明書を持っている方に様々な特典が用意されています。運転免許経歴証明書を提示することで特典サービスを受けることができます。

- ・バス、タクシー、鉄道の運賃割引
- ・商業施設サービスの割引
- ・引越し料金割引 など

○対策の効果は？

●高齢運転者による免許の自主返納率

高齢者ドライバーの免許自主返納は年々増加し、平成 27 年の運転免許自主返納総数では、285,514 件になる。平成 18 年から比べると約 10 年で 10 倍以上に増えている。



しかしその一方で…

平成 28 年末の運転免許保有者数

65 歳以上	17,680,387
70 歳以上	9,771,844
75 歳以上	5,129,016
80 歳以上	2,090,046

75 歳以上の高齢運転者を見ると、現在も 500 万人以上いる。

●平成 28 年 都道府県別 75 歳以上の運転免許返納率

都道府県で最も返納率が高かったのは大阪府で 5.81%、東京都が 5.79%、静岡県が 4.46%と都市部が上位を占めた。面積の広い北海道は 2.31%で 42 位、三重県は 1.93%で最も低かった。

①大阪府

返納率トップの大阪府では、589 事業所、1842 店舗が免許返納に特典を与えている。府の担当者は「公共交通機関が発達しているのに加え、特典の多様性が返納の後押しになっている可能性がある」と分析する。

②岡山県

岡山県では、免許を自主返納すると、県内の協賛店でサービスが受けられる「おかやま愛カード」が好評だ。

例) 買い物をした荷物を無料で配送するサービス。

県内に 14 店舗を展開するスーパーの協力で実現。



③三重県

返納率が最も低かった三重県。南北に長く、来る前の依存度が高いことが原因と考えられる。その三重県も今年2月、「運転免許証自主返納サポートみえ」を発足させた。約20の事業者が参加し、温泉利用料の割引などの特典を設けた。

地域の足は厳しい状況が続く。国土交通省によると、2000年度以降、全国で39路線の鉄道が廃止。乗り合いの路線バスは2007年度以降に計1万3千キロ相当の路線が廃止になった。バス停が500メートル以内、駅が1キロ以内でない公共交通機関の空白地域は、国内の可住地の3割に及ぶ。自家用車に代わる高齢者の移動手段は、地域差が大きい。

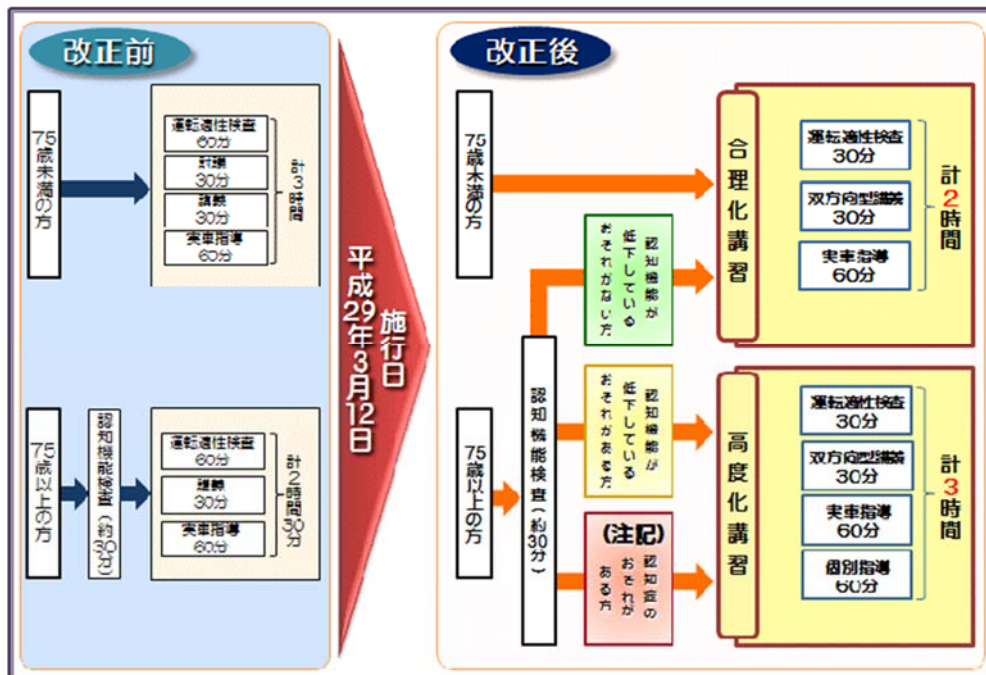
近年注目されているのが、運転支援技術と自動運転だ。事故減少と高齢者の社会参加の両立が望まれる。

○平成29年3月12日から実施されている新しい対策

●新しい対策①：高齢運転者（70歳以上）の運転免許更新手続きの改正

75歳未満の方については、高齢者講習の合理化が図られ、時間短縮。

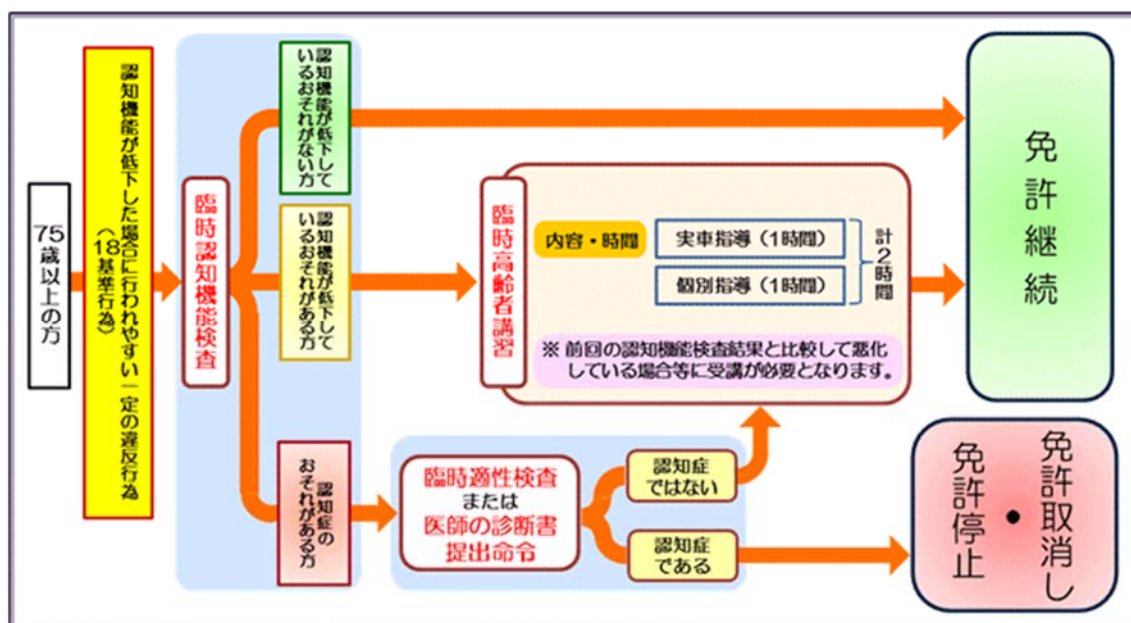
また、75歳以上の方については、認知機能検査の結果に基づいて、より高度化又は合理化が図られた、内容や時間等の異なる更新時の高齢者講習が実施されることとなります。



(注記) 認知症のおそれがある方は、後日、臨時適性検査を受け又は医師の作成した診断書を提出するものとされ、検査結果等により認知症と判断された場合は、運転免許の取消し又は停止となる。

●新しい対策②：臨時認知機能検査制度の新設

75歳以上の運転免許を持っている方が「認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為（18基準行為）」をした場合、臨時の認知機能検査を受けることとなる。



< 18基準行為 >

- ①信号無視 ②通行禁止違反 ③通行区分違反 ④横断等禁止違反 ⑤進路変更禁止違反
- ⑥しゃ断踏切立入り等 ⑦交差点右左折方法違反 ⑧指定通行区分違反
- ⑨環状交差点左折等方法違反 ⑩優先道路通行車妨害等 ⑪交差点優先車妨害
- ⑫環状交差点通行車妨害等 ⑬横断歩道等における横断歩行者等妨害等
- ⑭横断歩道のない交差点における横断歩行者等妨害等 ⑮徐行場所違反
- ⑯指定場所一時不停止等 ⑰合図不履行 ⑱安全運転義務違反

新しい対策①は、「認知機能が低下しているおそれがある方」でも、運転免許の更新ができ、

新しい対策②では、違反行為後に検査をするので未然に防いでいない面がある。

○なぜ高齢者は運転したいのか？

●運転免許自主返納による悪循環

①病院や買い物に行けなくなる

車を手放すことで今まで一人で行ってた場所に行くのが困難になる。例えば、病院や買い物など。公共交通機関が整っている都会はいいが、田舎になればなるほど車がないと非常に不便。実際に交通機関が発達してない地域では免許返納率が低い。

②家族の負担が増す

認知症が進んでいたり、体が痛く歩くことに支障がある場合、歩いていくのは難しく、公共交通もほとんどないため、家族に頼らざるをえない。免許自主返納によって家族が病院に連れて行ったりするケースもあり、家族の負担が増す。

③判断力が衰える

車を運転する機会がなくなることで外に行きたい意欲がなくなり、引き籠ってしまう場合がある。また、運転しないことで記憶力や判断能力が欠如し認知機能の低下が早くなる恐れもある。

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none">• 交通事故を防げる• 運転経歴証明書を買える• さまざまな特典を受けれる• 歩くため健康になる	<ul style="list-style-type: none">• 病院などに行けなくなる• 家族の負担が増す可能性• 気力、判断能力などが低下の恐れ• 外出しなくなる

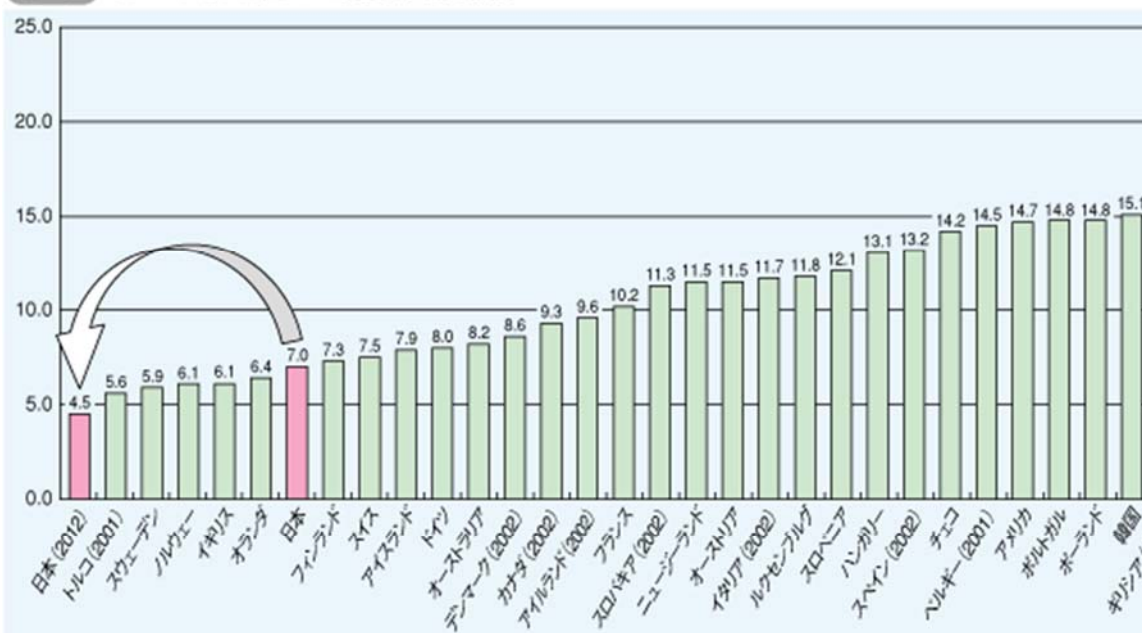
4. 他国の交通問題

○諸外国の交通事故発生状況

国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する30か国について、人口10万人当たりの死者数を比較すると、我が国は7.0人（2003年）であり、第6位に位置している。

我が国は、スウェーデン（2位）、イギリス（4位）等と並び、上位に位置している。各国とも交通安全対策には積極的に取り組んでおり、それぞれ交通事故死者数の減少に向けて努力している。

第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数

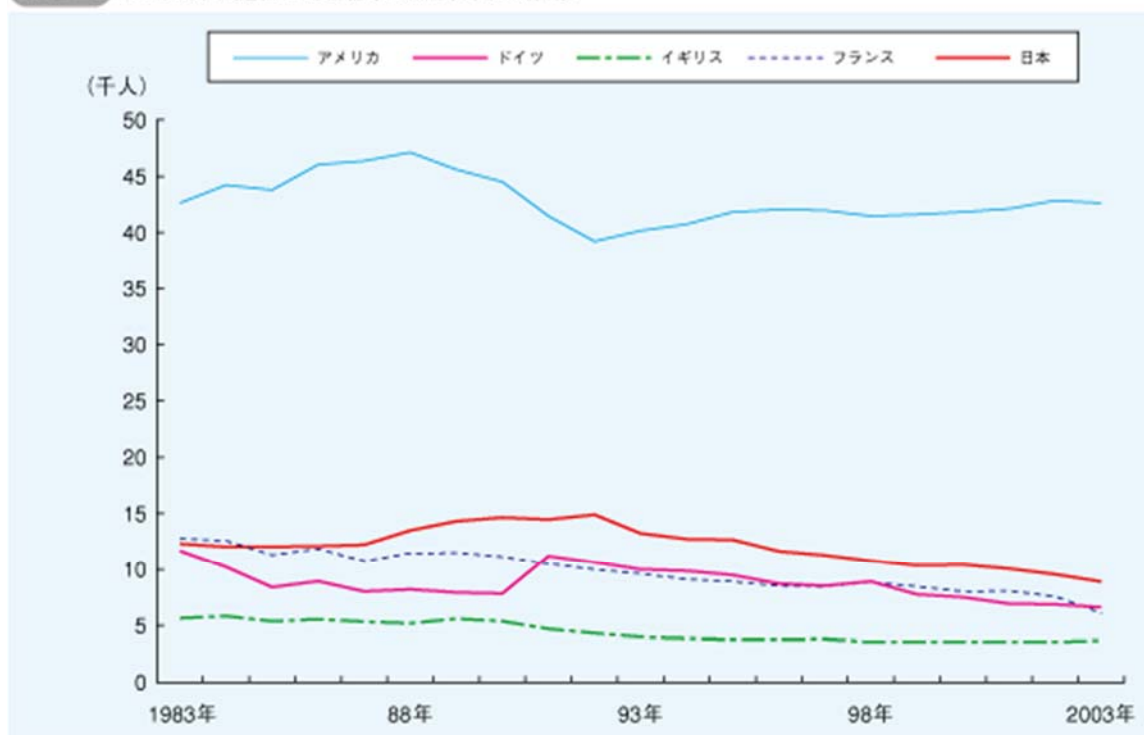


注 1 IRTAD 資料による。
 2 国名に年数（西暦）の括弧書きがある場合を除き、2003年の数値である。（ただし、「日本(2012)」を除く。）
 3 数値は全て30日以内死者（事故発生から30日以内に亡くなった人）のデータを基に算出されている。
 4 日本（2012年）の数値は、政府方針である2012年（平成24年）の24時間死者数の目標5,000人に、2003年の24時間死者数と：内死者数の比率を乗じることで2012年における30日以内死者数を5,750人と推定し、この推定死者数と127,107千人（2012年における日本の予測人口）を用いて算出した（127,107千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢3区分別人口及び年齢構造係数：中位（平成14年1月推計）より引用）。

概況

主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス）の交通事故死者の推移をみると、ドイツ、イギリス及びフランスは、ドイツの統一前後の一時的増加をのぞき、おおむね減少傾向にあるのに対し、アメリカは、増加ないし横ばい傾向にある。

第2図 主な欧米諸国の交通事故死者数の推移



注 1 IRTAD 資料による。

2 ドイツの値は、1989年までは旧西ドイツ地域に限る。

3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。ただし、フランスの数値及び日本の1992年以前の数値は、30日算数

○自動車保有台数及び自動車走行キロメートル当たり交通事故死者数の状況

我が国と欧米諸国の自動車1万台当たりの交通事故死者数の状況を見ると、アメリカが1.89人と最も多く、我が国は他の欧米諸国とほぼ同程度である。また、自動車走行1億キロメートル当たりの交通事故死者数についてみると、我が国が比較的多い。

第2表 欧米諸国の交通事故の状況

事 項	アメリカ	カナダ	オーストラリア	ドイツ	イギリス
	2003	2002	2003	2003	2003
人身事故件数	1,963,000	159,667	(96) 17,528	354,534	(02) 228,535
死者数	42,643	2,930	1,633	6,613	3,658
負傷者数	2,888,357	227,973	(96) 22,023	462,170	297,274
状態別死者数					
歩行中	4,749	368	232	812	802
自転車	622	63	26	616	116
二輪車	3,661	172		1,080	715
乗用車	19,460	1,564	車両乗車中	3,774	1,861
その他	13,817	742	1,187	331	164
不明	334	21		0	0
年齢層別死者数					
～14	2,136	160	107	208	145
15～24	10,796	704	422	178	973
25～64	22,964	1,541	826	3,367	1,865
65～	6,630	515	267	1,329	658
不明	117	10	11	0	17
年齢層別負傷者数					
～14	…	15,876	…	40,043	29,477
15～24	…	59,434	…	127,025	76,338
25～64	…	127,950	…	255,742	162,815
65～	…	16,663	…	38,807	20,934
不明	…	8,050	…	553	7,710
人口(千人)	290,810	31,414	19,881	82,537	59,554
自動車保有台数(4輪車・千台)	225,418	18,267	12,729	48,408	(01) 30,299
道路延長(km)	6,395,705	1,408,800	810,236	626,981	(98) 413,120
自動車走行キロ(億キロ)	(01) 44,603	3,158	1,999	6,572	(97) 4,607
運転免許保有者数(千人)	196,166	(03) 21,436	(04) 16,023	(98) 49,620	40,056
備考	死者数は30日以内死亡。	死者数の定義は州により異なる。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。北アイルランドを除く。

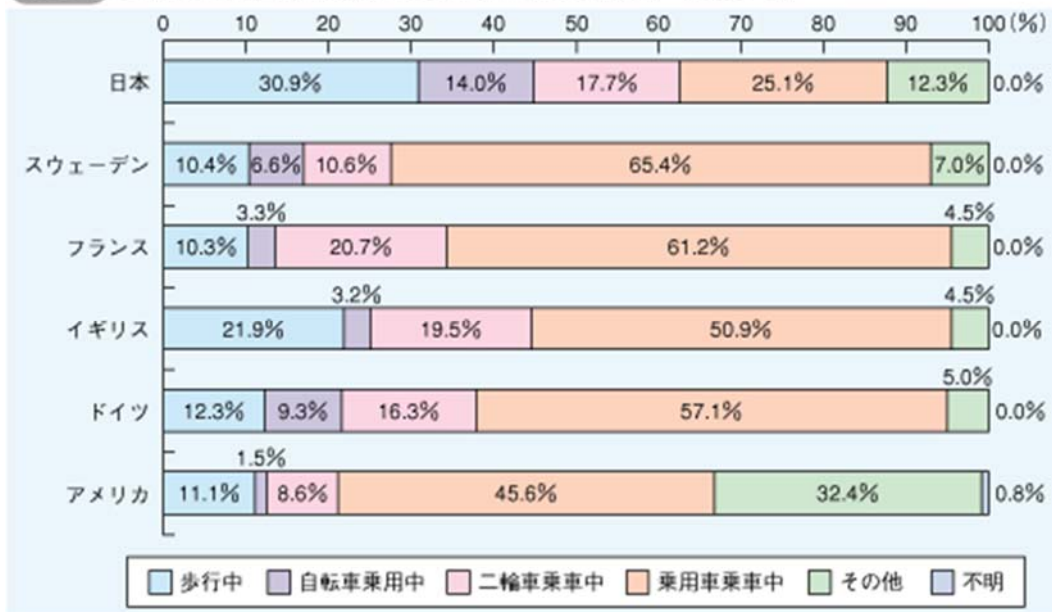
事 項	フランス	スウェーデン	イタリア	オランダ	日本
	2003	2003	2002	2003	2003
人身事故件数	90,220	18,365	237,812	31,635	947,993
死者数	6,058	529	6,736	1,028	8,877
負傷者数	115,929	27,103	337,878	37,976	1,180,256
状態別死者数					
歩行中	626	55	1,188	97	2,739
自転車	201	35	315	188	1,243
二輪車	1,253	56	1,268	189	1,569
乗用車	3,709	346	3,555	483	2,230
その他	270	37	410	71	1,096
不明	0	0	0	0	0
年齢層別死者数					
～14	223	21	188	64	234
15～24	1,560	116	1,257	233	1,221
25～64	3,090	274	3,554	510	3,769
65～	1,099	118	1,404	221	3,653
不明	87	0	333	0	0
年齢層別負傷者数					
～14	9,132	2,080	20,092	3,078	80,218
15～24	35,557	7,210	82,786	11,290	250,009
25～64	60,158	15,473	203,323	19,487	725,561
65～	9,472	2,278	25,355	3,362	124,468
不明	1,610	62	13,218	759	0
人口(千人)	59,625	8,941	57,844	16,192	127,619
自動車保有台数(4輪車・千台)	34,928	4,469	37,471	7,846	72,665
道路延長(km)	994,354	212,000	…	(99) 117,430	1,182,593
自動車走行キロ(億キロ)	…	(98) 668	…	(00) 1,250	7,934
運転免許保有者数(千人)	(02) 851,688	(04) 5,703	…	9,944	(04) 78,247
備考	死者数は30日死者換算値。入院を伴わない負傷に係る事故は計上されていない。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。

注1 免許保有者数は外務省資料により、その他の事項はIRTAD資料による。
 注2 ()は調査年次を表し、「…」は1985年まで遡ってもデータのないものを表す。
 注3 状態別死者数中「乗用車」にはバス、ミニバスを含み、「その他」には貨物、特殊、路面電車、軽車両を含む。

○状態別交通事故死者数の状況

我が国と主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス及びスウェーデン）の状態別交通事故死者数の状況を見ると、我が国は乗用車乗車中の死者数の構成率が低く、歩行中死者数の構成率が高い。イギリスは、歩行中死者数の構成率が我が国に次いで高い。一方、スウェーデン、フランス及びドイツは、乗用車乗車中の死者数の構成率が高い。また、アメリカは、乗用車乗車中とその他で、死者数の80%程度を占めている。

第3図 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2003年）

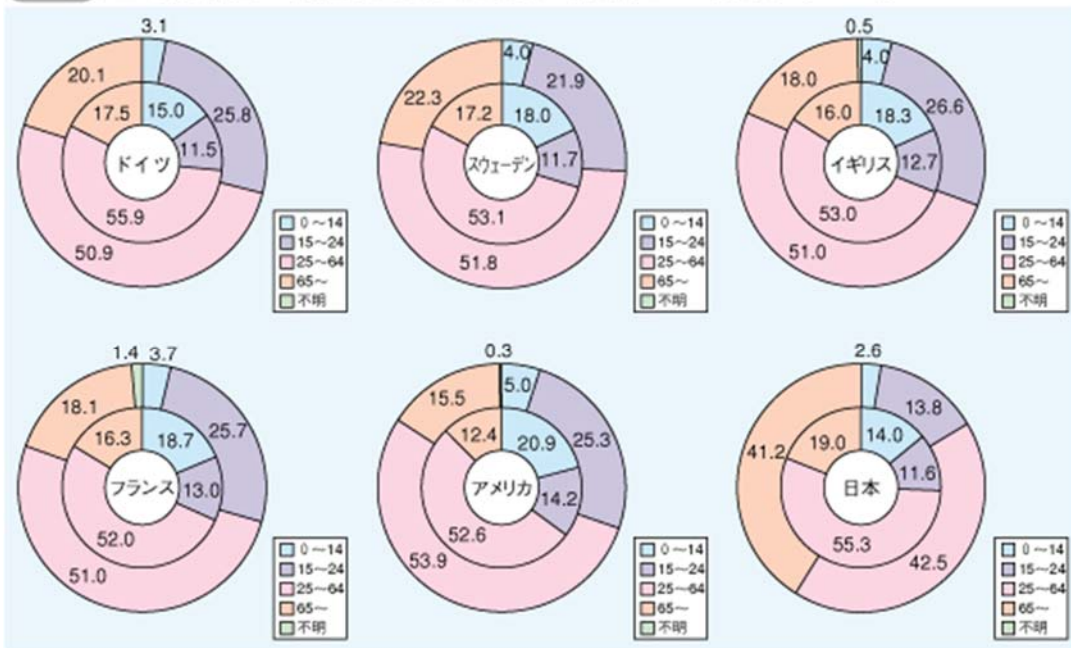


注 1 IRTAD 資料による。
2 数値は状態別構成率

○年齢層別交通事故死者数の状況

我が国と主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス及びスウェーデン）の年齢層別交通事故死者数の状況を見ると、主な欧米諸国では、15～24歳の年齢層の構成率が我が国よりも高く、15～24歳の年齢層の人口構成率を10～14ポイント近く上回っている。我が国は、65歳以上の年齢層の構成率が際立って高い。

第4図 主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と人口構成率（2003年）



注 1 IRTAD 資料による。
 2 数値は構成率 (%)
 3 内円は人口、外円は交通事故死者数

以上のグラフを見ると、アメリカが交通事故が多いとわかる。

アメリカのメディア「[Consumer Reports](#)」によると、昨年1年間で1400万人ものアメリカ人が、65歳以上のお年寄りによって引き起こされた事故に巻き込まれたそうである。

これは、飲酒運転による事故よりもはるかに多い数字だと報じている。

誰が高齢者に忠告すべきか？

おそらく多くの人が自分の両親の運転免許証を取り上げることがためらう。

アメリカの調査会社は、「誰が高齢者の運転を辞めさせるべきか？」という質問を18~64歳までの人にランダムに電話で質問した。

この調査結果によると、最も多かった解答が「医師」。

29%の人が、医師が高齢者の運転を辞めさせるべきだと答えた。

続いて多かったのが、「政府」で、23%。

また、16%の人が高齢者自ら運転を辞めるべきだと解答している。

お年寄りには家族の忠告を待っている？

一方、この調査では、65歳以上のお年寄りを対象に、「誰かから、もう運転は辞めなさいと言われたいか？」という質問をしている。

この調査の結果によると、約3分の1のお年寄りが、「家族から運転を辞めるようにと言われたい」と解答したそうである。

そして、次に多かったのは、「自ら」で26%であった。

○他国の交通対策

イギリス

市内のあちこちに監視カメラが設置され、駐車違反やスピード違反が厳しく監視されている。そして、違反者に対しては、当然罰金が科され、納付が遅れれば、次々に延滞金が加算されます。また、住宅街の道路は、一定間隔ごとにこぶ状に盛り上がり、あるいは、道路中央に2本のポールが立ち一方通行とし、スピードを出せない構造にしてある。運転免許は70歳まで有効で、70歳のとき、もし、病気や怪我で運転免許を持つことが不都合な場合には自己申告する義務を生ずる。

健康が運転に支障がなく、運転免許を中断する恐れがないと自己申告をした場合、3年間有効の免許証を無料で発行される。この手続きは運転をやめるまで3年毎にする必要がある。

運転に支障がある場合の病気の申告は、約24項目ほどの質問にチェックする方式で行われる。それぞれの質問は運転を妨げる特別な状態に相当するもので、DVLAが医学検査を必要と警告する場合のものである。

イギリスの結果では、運転免許を放棄する割合は10年毎に75-79歳で5%、80-84歳で5%、85歳以上で13%程度(男性)となっている。90歳で男性は38%が放棄している。

ドイツ

自動車と路面電車が遭遇する場面では、基本的に路面電車に優先権が与えられている。自動車を優遇する日本の交通社会に馴染んでいる我々からすれば、自動車に対して大変厳しい姿勢がとられている。

ドライバーに対して、年齢を問わず、厳しい条件が課されているため、これを越えることが難しいと自ら感じたときには、静かに身を引いていると言える。老化現象には個人差があり、80歳を超えても運転が可能な人もいるが、60歳代でも運転断念せざる得ない人もいる。そのため、日本で実施されているような、年齢による一律の講習会実施は欧州社会には馴染みにくくなっている。

欧州社会では、高齢者は自分自身が危険と感じたら自主的に運転免許を手放す人が多い。そして、自主返納へと導く社会環境が整っている。

その大前提として、交通社会において、自動車が決して優遇されていないことがあげられる。歩行者、自転車、公共交通機関、そして自動車は、交通参加者として対等なのである。欧州の先進地域では、走る凶器にもなる自動車に対しては、厳しい条件が課されている。

さらに、欧州の地方都市の場合、一定の公共交通機関が整備されているため、運転を断念しても、高齢者にとって、その後の生活にあまり不便が生じないようである。この点は、日本の地方都市との大きな違いだ。

中国

中国では、中華人民共和国道路交通安全法条例や中華人民共和国機動車運転証管理弁法により定められており、18歳以上（大型客車と無軌道電車は21歳以上）で取得できるが上限が設けられており取得できるのは60歳まで（大型客車と無軌道電車は45歳まで、大型貨物は50歳まで）となっている。70歳以上は免許取り消しとなる。

〈参考文献〉

- ・平成28年交通安全白書（全文）-内閣府
(http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h28kou_haku/zenbun/index.html)
- ・社会問題化する“高齢者ドライバーの交通事故”特集 | Infoseek ニュース
(https://news.infoseek.co.jp/feature/elderly_drivers_license/)
- ・軽自動車と普通車の1年間にかかる維持費比較
(<https://www.keicar-info.com/ijihi/kei-futuu.html>)
- ・防ごう！高齢者の交通事故！ 警視庁（更新日：2017年4月7日）
(<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/jikoboshi/koreisha/koreijiko.html#cmssingo>)
- ・運転し続けたい ～高齢ドライバー事故の対策最前線～ -NHK クローズアップ現代+
(<http://www.nhk.or.jp/gendai/articles/3527/1.html>)
- ・運転免許の自主返納をサポート 警視庁
(<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/jikoboshi/koreisha/shomeisho/hennou.html>)
- ・朝日新聞 2017年4月29日(土) 朝刊5面
教えて！高齢ドライバー（4）免許を返納すると特典があるの？
- ・高齢運転者に関する交通安全対策の規定の整備について 警視庁
(http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/menkyo/koshu/koureisha_anzen.html)
- ・高齢者の運転免許自主返納 | 特典・メリット・デメリットを調査
(<https://kaigo123.net/menkyo-jisyuhennou/>)
- ・運転免許統計（平成28年版）
(https://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/pdf/h28_main.pdf)

・深刻化！アメリカでの高齢者による交通死亡事故で取るべき対策は？ | Car Talk
(<http://cartalk.tokyo/archives/433>)

・イギリスの高齢者運転免許更新制度とヨーロッパ各国の状況 | 退職物理研究者のつぶやき
(<https://spaceglow.blog/2015/01/31/イギリスの高齢者運転免許更新制度と%E3%80%80ヨーロッパ/>)

・視点・論点「高齢者の自動車運転問題」 | 視点・論点 | NHK 解説委員室 | 解説アーカイブス (<http://www.nhk.or.jp/kaisetsu-blog/400/232522.html>)