

2017/11/22

瀧川ゼミ@6205

高齢者の自動車運転

萩生田卓也 二見友也 和田エンデルレ俊明

提案

自動車運転事故の予防のため、65 歳以上の男女について、1 年以内に免許を返納することを義務付ける。1 年以内に免許を返納しなかった場合、当免許は免許失効とし、返納等の特典は受けられないものとする。

なお、66 歳になってから、自動車を運転した場合、無免許運転として罰することとする。

資料

1 高齢者について

(ア) 高齢者の定義

日本において、高齢者の明確な定義はない。

内閣府が毎年発行している『高齢社会白書』では、65歳以上を「高齢者人口」としているため、本レジュメでは65歳以上を高齢者とする。

高齢者等の雇用の安定に関する法律、日本老年学会の提言も紹介する。

高齢者等の雇用の安定等に関する法律 第2条1項、施行規則第1条によると、高齢者の定義は55歳以上とされている。

また、近年日本老年学会により、高齢者の定義を65歳から70歳に引き上げようとする提案がなされている。

(イ) 高齢者の現在の人数

現在、日本において、65歳以上の高齢者人口は3,459万人いる。2016年の日本の総人口が1億2,693万人であり、高齢者人口は27.3%を占める。

総数	総人口	男	女
人口(万人)	12,693	6,177	6,517
高齢者人口(65歳以上)	3,459	1,500	1,959
65～74歳人口	1,768	842	926
75歳以上人口	1,691	658	1,033
生産年齢人口(15～64歳)	7,656	3,869	3,788
年少人口(0～14歳)	1,578	808	770
構成比(%)			
高齢者人口(高齢化率)	27.3	24.3	30.1
65～74歳人口	13.9	13.6	14.2
75歳以上人口	13.3	10.6	15.9
生産年齢人口	60.3	62.6	58.1
年少人口	12.4	13.1	11.8

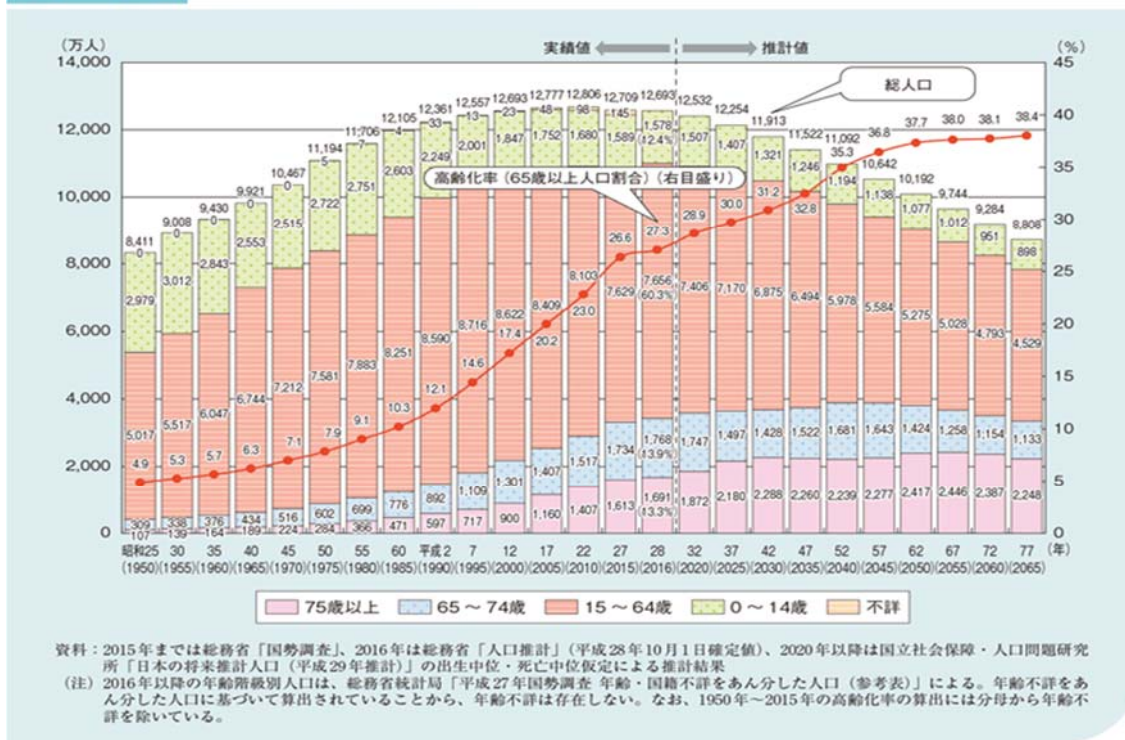
資料:総務省「人口推計」平成28年10月1日(確定値)

『平成29年版高齢社会白書』(内閣府、2017)、http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2017/html/gaiyou/s1_1.htmlより

(ウ) 今後の推移予想

『平成 29 年版高齢社会白書』(内閣府、2017)によると、平成 77(2065)年には高齢化率は 38.4%に達し、約 2.6 人に 1 人が 65 歳以上となる。また、75 歳以上人口が総人口の 25.5%となり約 4 人に 1 人が 75 歳以上となるとされている。

図 1-1-2 高齢化の推移と将来推計



『平成 29 年版高齢社会白書』(内閣府、2017)、http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2017/html/gaiyou/s1_1.html より

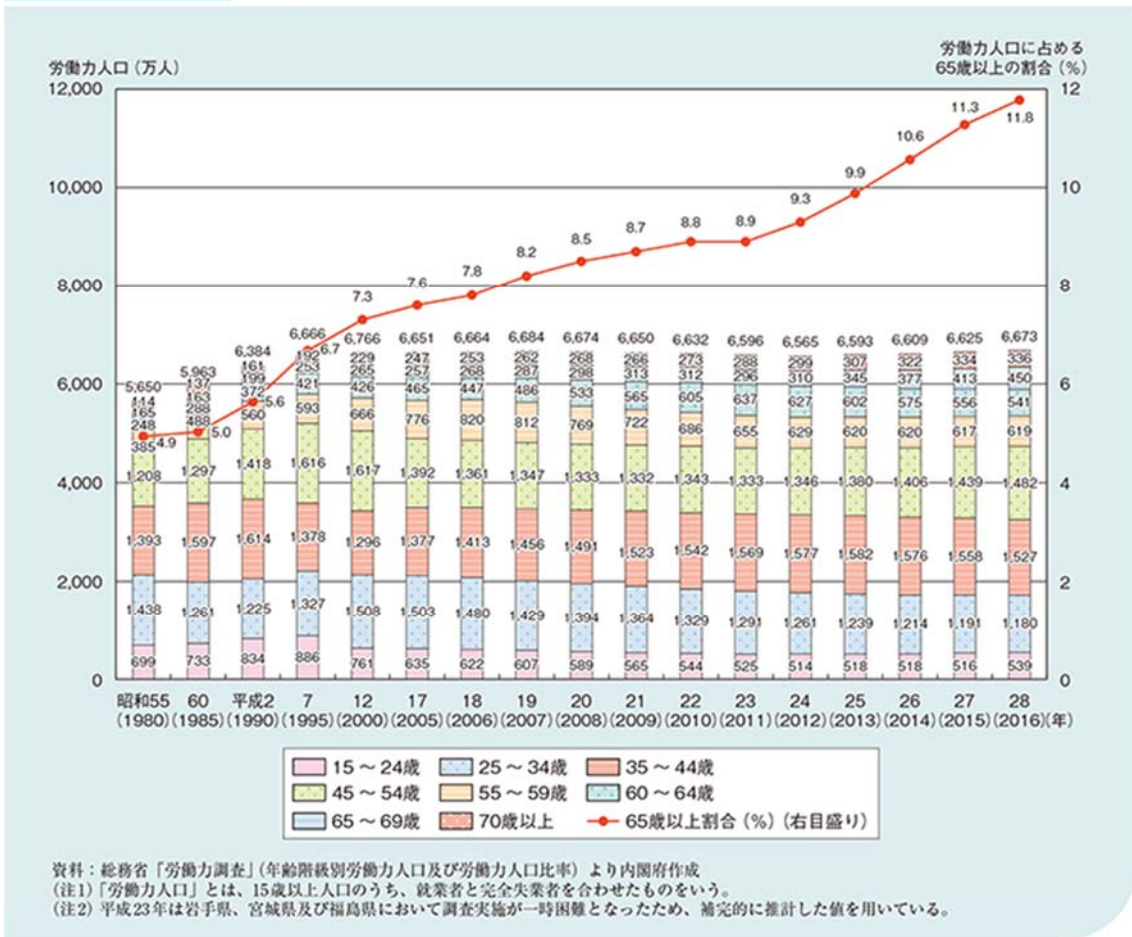
(エ) 地域別に見る高齢化

2015 年現在の高齢化率は、最も高い秋田県で 33.8%、最も低い沖縄県で 19.6%である。今後、高齢化率は、すべての都道府県で上昇し、52(2040)年には、最も高い秋田県では 43.8%となり、最も低い沖縄県でも、30%を超えて 30.3%に達すると見込まれている。また、首都圏など三大都市圏をみると、千葉県の高齢化率は、27(2015)年の 25.9%から 10.6 ポイント上昇し、52(2040)年には 36.5%に、神奈川県では 23.9%から 11.1 ポイント上昇し 35.0%になると見込まれている。

(オ) 高齢者と仕事

平成 28(2016)年の労働力人口は、6,673 万人であった。労働力人口のうち 65～69 歳の者は 450 万人、70 歳以上の者は 336 万人であり、労働力人口総数に占める 65 歳以上の者の割合は 11.8%と上昇し続けている。

図1-2-4-1 労働力人口の推移



『平成 29 年版高齢社会白書』第 2 節 高齢者の姿と取り巻く環境の現状と動向(4) 4 高齢者の就業(1)労働力人口に占める高齢者の比率は上昇(内閣府、2017)、
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2017/html/zenbun/s1_2_4.html より

(カ) 高齢者の免許保有者数

65歳以上の運転免許保有者数は17680387人となり、全体の約21%に当たる。

	区分	計	
年齢別			構成率 (%)
	16歳	26250	0.03193201
	17歳	57610	0.070080119
	18歳	220579	0.268324987
	19歳	640674	0.779352716
16歳～19歳		945113	1.149689832
20歳～24歳		4750004	5.778178165
25歳～29歳		5653295	6.87699331
30歳～34歳		6722145	8.177203948
35歳～39歳		7613638	9.261667327
40歳～44歳		9121094	11.09542354
45歳～49歳		8838557	10.75172928
50歳～54歳		7289860	8.867805139
55歳～59歳		6759873	8.223098458
60歳～64歳		6831945	8.310770986
65歳～69歳		7908543	9.620406737
70歳～74歳		4642828	5.647803112
75歳～79歳		3038970	3.69677796
80歳～84歳		1525848	1.8561293
85歳以上		564198	0.686322909
計		82205911	100

『運転免許統計(平成28年度版)』(警察庁、2017)p.3 参考

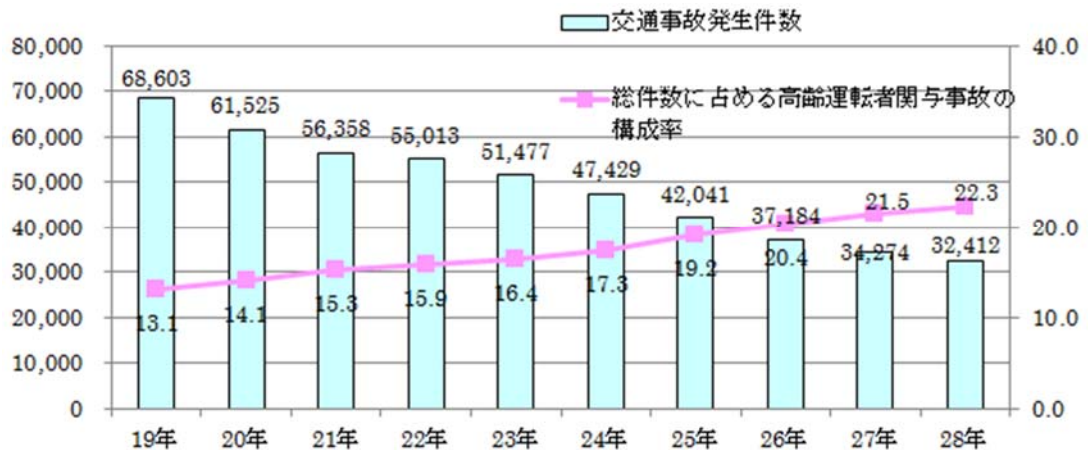
2 交通事故の統計

(ア) 平成28年中の交通事故発生件数

発生件数	49万9,201件	前年比-37,698件	-7.0%
死亡事故件数	3,790件	前年比-238件	-5.9%
重傷事故件数	3万5,380件	前年比-1,632件	-4.4%
軽傷事故件数	46万0,031件	前年比-35,828件	-7.2%
死者数	3,904人	前年比-213人	-5.2%
負傷者数	61万8,853人	前年比-47,170人	-7.1%
重傷者数	3万7,356人	前年比-1,603人	-4.1%
軽傷者数	58万1,497人	前年比-45,567人	-7.3%

(交通事故総合分析センターより http://www.itarda.or.jp/situation_accident.php)

(イ) 都内の交通事故発生件数と高齢運転者関与事故の構成率



(警視庁 交通安全「防ごう！高齢者の交通事故！」より)

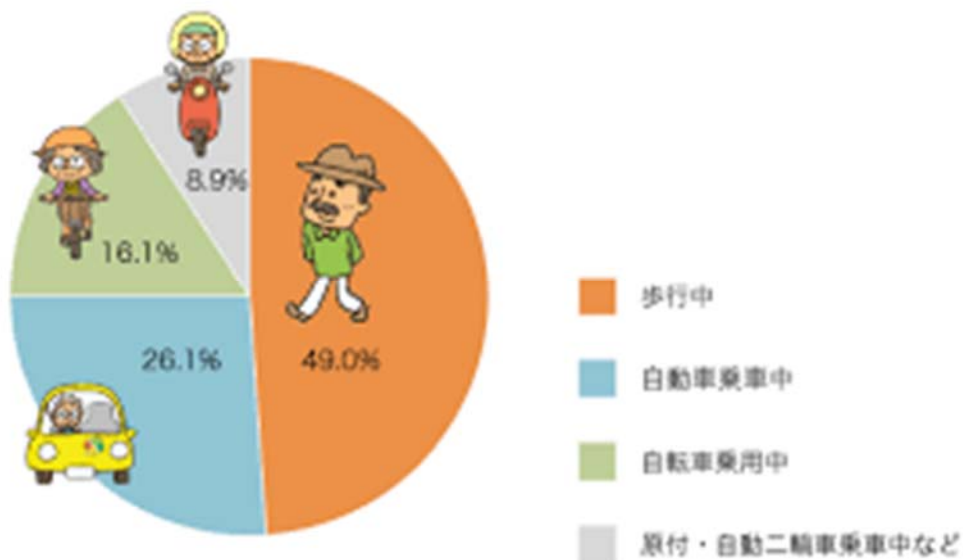
<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/jikoboshi/koreisha/koreijiko.html>)

(ウ) 交通事故死者数と高齢者比



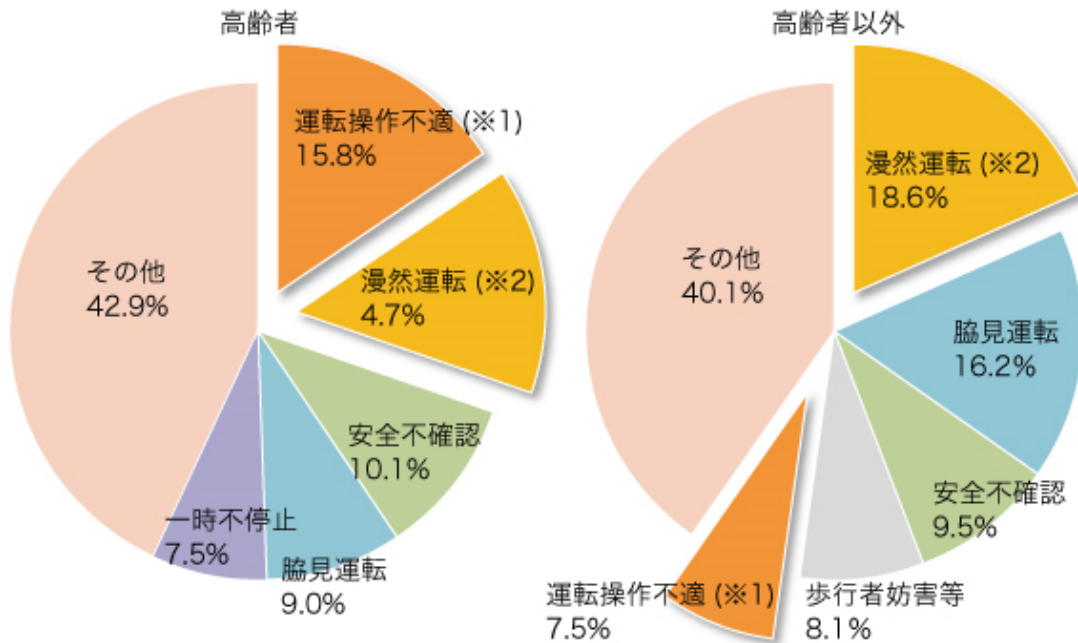
(政府広報オンライン「どうしたら防げるの？ 高齢者の事故！」より
<http://www.gov-online.go.jp/useful/article/201306/1.html>)

(エ) 高齢者の事故時の状況



(政府広報オンライン「どうしたら防げるの？ 高齢者の事故」より
<http://www.gov-online.go.jp/useful/article/201306/1.html>)

(オ) 事故の原因



※1 運転操作不適・・・アクセルとブレーキの踏み間違い、ハンドル操作の誤りなど

※2 漫然運転・・・相手の自動車や歩行者を発見しても「～しないだろう」と思い、気にせず漫然と運転する など

(警視庁 交通安全「防ごう！高齢者の交通事故！」より)

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/jikoboshi/koreisha/koreijiko.html>)

3 現在の免許返納制度と補完的移動手段

(ア) 運転免許自主返納



運転免許を有効期限内に返納した方は、その日から5年以内であれば、運転免許試験場へ申請することにより「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、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もの。平成24年4月1日

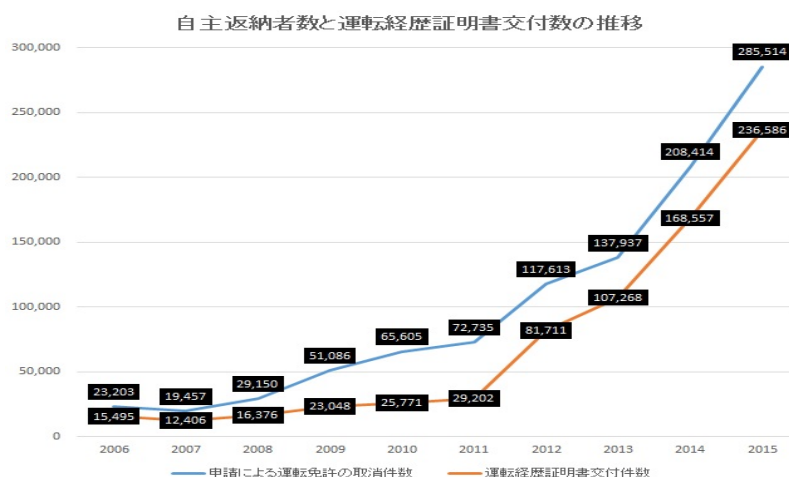
以後に交付された運転経歴証明書は、交付後 6 か月を超えても、運転免許証と同様に身分証明書として用いることができる。「運転経歴証明書」を提示することにより、高齢者運転免許自主返納サポート協議会の加盟店や美術館などで、様々な特典を受けることができる。

* 免許自主返納の特典例

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

(運転免許証の自主返納をお考えの方へ ～各種特典のご案内～ - 高齢運転者支援サイト)より

<http://www.zensiren.or.jp/kourei/return/relist.html>



(年間 20 万人以上が運転免許証を自主返納している理由 - シニアガイド)より

<https://seniorguide.jp/article/1001299.html>

(イ) コミュニティバス・デマンドタクシーに関する取組等

人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する手段として、コミュニティバス(交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス)やデマンド交通(利用者の要望に応じて、機動的にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバスや乗合タクシー等)の導入が進んでいる。

国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業」により、デマンド交通の運行や、幹線バス、ノンステップバス・福祉タクシーの導入などに対する補助を実施しており、平成 27 年度には、全国で 1,260 市町村においてコミュニティバス、362 市町村においてデマンドタクシーが導入されている。



コミュニティバス



乗合タクシー

4 自動車運転支援システム

(ア) 現在実現している運転支援システム

① ACC・CACC

- ACC(Adaptive Cruise Control)は、車両の前方に搭載したレーダーを用いて、前方を走行する車両との車間距離を一定に保ち、必要に応じてドライバーへ警告を行うシステムである。
- CACC(Cooperative Adaptive Cruise Control)は、ACCに加えて車車間通信によって他車の加減速情報を共有することで、より精密な車間距離制御を行うシステムである。
- CACCでは、ACCより短い車間距離での走行や、制御の遅れによるハンチング(車間の変動)の少ない安定した走行が可能となる。



ACC装置の働き



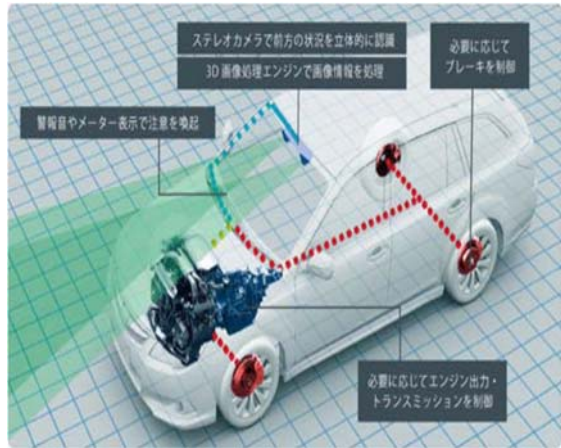
ACCによる制御

② 衝突被害軽減ブレーキ

・衝突被害軽減ブレーキは、車両の前方に取り付けられたカメラやレーダ等を利用して前方の障害物等を検知し、運転者へ警告する。衝突(追突)が避けられない場合にはブレーキの補助操作を行うシステムである。



衝突被害軽減ブレーキ装置の働き

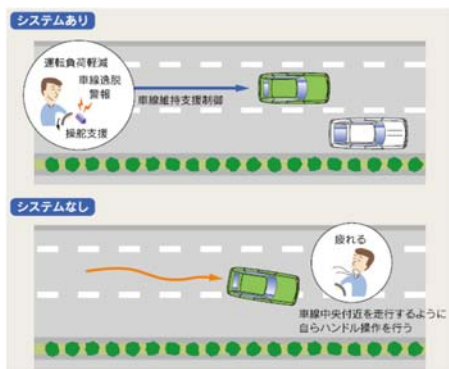


衝突被害軽減ブレーキシステム

③ レーンキープアシスト

・レーンキープアシストは、車両の前方に取り付けられたカメラ等を利用して道路の白線等の走行環境を検知し、車両が走行車線を維持するよう、ハンドル操作を支援するシステムである。

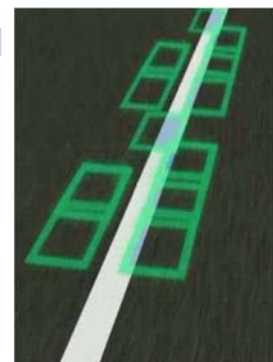
・前方カメラの画像処理では、道路と白線の色のコントラストと、白線の長さを検知して車線を判断するため、輝度変化の大きなトンネル内や夜間でも白線の追従が可能となる。



レーンキープアシストの概要



レーンキープアシスト



白線検知

他には、カーブで道路からの逸脱やスピンを防止してくれる横滑り防止装置、縦列駐車や車庫入れのステアリング操作を自動的に行なってくれるパーキングサポート、ミラーでは見えにくい斜め後方の後側方車両検知警報、ペダルの踏み間違いを検知して車両の誤発進および後退を防止する急発進抑制装置、走行中の進路のふらつき警報などがすでに実用化されている。

(イ) 運転支援システムのデメリット

- ・基本的にセンサーやレーダーに頼っているため、天候や視界が悪いと機能しない。
- ・運転時の負荷を軽減すると意識水準が下がり、緊急事態に対応できなくなる。
- ・故障する可能性がある。

富士重工、安全運転支援機能で事故 6 割減

富士重工業は 2016 年 1 月 26 日、同社の安全運転支援システム「アイサイト」を搭載した車両に関する事故発生件数の調査結果を発表した。公益財団法人交通事故総合分析センター (ITARDA) のデータを基に算出したもので、アイサイト搭載車の 1 万台当たりの事故発生件数は、非搭載車に比べて約 60% 少なかったという。今回の調査は、同社が 2010 年度から 2014 年度の 5 年間に販売した「アイサイト ver.2」搭載車の 24 万 6139 台と、非乗用車の 4 万 8085 台を対象にした。その結果、アイサイト搭乗者の 1 万台当たりの事故発生件数は 61 万台、非乗用車の事故発生件数は 154 台であり、61% の減少だった。1 万台当たりの事故件数を詳しく見ると、歩行者事故はアイサイト搭載車が 7 件、非搭載車が 14 件であり、アイサイト搭載車の歩行者事故は非搭載車に比べて 50% 減少した。一方、車両との衝突事故はアイサイト搭載車が 9 件、非搭載車が 56 件であり、アイサイト搭載車は非搭載車に比べて 84% 少なかった。

(富士重工、安全運転支援機能で事故 6 割減 : 日本経済新聞)より

<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO96551270W6A120C1000000/>

→事故件数は減少したが、完全には防げない。

5 刑罰

(ア) 無免許運転の刑罰

第百十七条の二 次の各号のいずれかに該当する者は、三年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 法令の規定による運転の免許を受けている者(第七条の二の規定により国際運転免許証等で自動車等を運転することができることとされている者を含む。)でなければ運転し、又は操縦することができないこととされている車両等を当該免許を受けないで(法令の規定により当該免許の効力が停止されている場合を含む。)又は国際運転免許証等を所持しないで(第八十八条第一項第二号から第四号までのいずれかに該当している場合又は本邦に上陸をした日から起算して滞在期間が一年を超えている場合を含む。)運転した者

(イ) 危険運転過失致死傷の刑罰

『自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律』

第二条 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。

- 一 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為
- 二 その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為
- 三 その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為
- 四 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
- 五 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
- 六 通行禁止道路(道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であつて、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。)を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

第三条 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を負傷させた者は十二年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は十五年以下の懲役に処する。

6 参考文献

- 内閣府、2017、「平成 29 年版高齢社会白書(全体版)」、
<http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2017/html/zenbun/index.html>、2017 年 11 月 22 日
アクセス)。
- 警察庁、2017、「運転免許統計(平成 28 年度版)」、
<https://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/index.htm>(2017 年 11 月 22 日アクセス)。
- 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/henno.html>(最終閱
覧日:2017 年 11 月 14 日)
- 年間 20 万人以上が運転免許証を自主返納している理由 - シニアガイド
<https://seniorguide.jp/article/1001299.html>(最終閲覧日:2017 年 11 月 14 日)
- 高齢者に係る交通事故防止に向けた取組
http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou_haku/pdf/zenbun/h28-00-special-02.pdf(最終閱
覧日:2017 年 11 月 14 日)
- 現在実現している運転支援システムの概要
<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/autopilot/pdf/9.pdf>(最終閲覧日:2017 年 11 月 14 日)
- 運転支援システムの現状と未来 | プロが語る自動車保険 | 保険の窓口インズウェブ
https://www.insweb.co.jp/fp/safety_drive_support_system.html(最終閲覧日:2017 年 11 月 14
日)
- 富士重工、安全運転支援機能で事故6割減 : 日本経済新聞
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO96551270W6A120C1000000/>(最終閲覧日:2017 年 11
月 14 日)
- 警察庁－交通事故発生状況(2017 年 11 月 19 日アクセス)
<https://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/toukei.htm>
- 交通事故総合分析センター－交通事故発生状況(2017 年 11 月 19 日アクセス)
http://www.itarda.or.jp/situation_accident.php
- 警視庁－交通安全－『防ごう！高齢者の交通事故！』(2017 年 5 月 31 日更新 2017 年 11 月 19
日アクセス)
<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/jikoboshi/koreisha/koreijiko.html>
- 政府広報オンライン『どうしたら防げるの？ 高齢者の交通事故』(2017 年 11 月 19 日アクセス)
<http://www.gov-online.go.jp/useful/article/201306/1.html>

NHK クローズアップ現代『運転し続けたい～高齢ドライバー事故の対策最前線』(2014年7月8

日放送 2017年11月19日アクセス)

<http://www.nhk.or.jp/gendai/articles/3527/1.html>

別紙

都道府県別高齢化率の推移

	平成 27 年 (2015)			平成 52 年 (2040)	
	総人口(千人)	65 歳以上人口 (千人)	高齢化率 (%)	高齢化率 (%)	高齢化率の伸び(ポイント)
北海道	5,382	1,558	29.1	40.7	11.6
青森県	1,308	391	30.1	41.5	11.4
岩手県	1,280	387	30.4	39.7	9.3
宮城県	2,334	588	25.7	36.2	10.5
秋田県	1,023	343	33.8	43.8	10
山形県	1,124	344	30.8	39.3	8.5
福島県	1,914	542	28.7	39.3	10.6
茨城県	2,917	772	26.8	36.4	9.6
栃木県	1,974	508	25.9	36.3	10.4
群馬県	1,973	540	27.6	36.6	9
埼玉県	7,267	1,789	24.8	34.9	10.1
千葉県	6,223	1,584	25.9	36.5	10.6
東京都	13,515	3,006	22.7	33.5	10.8
神奈川県	9,126	2,158	23.9	35	11.1
新潟県	2,304	685	29.9	38.7	8.8
富山県	1,066	323	30.5	38.4	7.9
石川県	1,154	317	27.9	36	8.1
福井県	787	222	28.6	37.5	8.9
山梨県	835	235	28.4	38.8	10.4
長野県	2,099	626	30.1	38.4	8.3
岐阜県	2,032	568	28.1	36.2	8.1
静岡県	3,700	1,021	27.8	37	9.2
愛知県	7,483	1,761	23.8	32.4	8.6
三重県	1,816	501	27.9	36	8.1
滋賀県	1,413	338	24.2	32.8	8.6

京都府	2,610	703	27.5	36.4	8.9
大阪府	8,839	2,278	26.1	36	9.9
兵庫県	5,535	1,482	27.1	36.4	9.3
奈良県	1,364	389	28.7	38.1	9.4
和歌山県	964	296	30.9	39.9	9
鳥取県	573	169	29.7	38.2	8.5
島根県	694	223	32.5	39.1	6.6
岡山県	1,922	541	28.7	34.8	6.1
広島県	2,844	774	27.5	36.1	8.6
山口県	1,405	448	32.1	38.3	6.2
徳島県	756	231	31	40.2	9.2
香川県	976	286	29.9	37.9	8
愛媛県	1,385	417	30.6	38.7	8.1
高知県	728	237	32.8	40.9	8.1
福岡県	5,102	1,305	25.9	35.3	9.4
佐賀県	833	229	27.7	35.5	7.8
長崎県	1,377	405	29.6	39.3	9.7
熊本県	1,786	511	28.8	36.4	7.6
大分県	1,166	352	30.4	36.7	6.3
宮崎県	1,104	323	29.5	37	7.5
鹿児島県	1,648	480	29.4	37.5	8.1
沖縄県	1,434	278	19.6	30.3	10.7
資料:平成 27 年は総務省「国勢調査」、平成 52 年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月推計)」					

『平成 29 年版高齢社会白書』「第 1 章 高齢化の状況(第 1 節 2)第 1 節 高齢化の状況(2) 2 地域別にみた高齢化」(内閣府、2017)、http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2017/html/zenbun/s1_1_2.htmlより。