

北近畿地域連携会議 提言

高齢ドライバーに運転免許証継続支援を
～運転免許証自主返納政策を超えて～

「高齢者の運転免許証返納による社会的影響を
改善するための地域社会の新たなシステム構築と、
その持続可能性にかかる社会経済モデル」
に関する研究会 中間報告

平成30年4月23日

目 次

1. 提言	p.2
2. 提言に関する解説	
2-1 高齢ドライバーの運転免許証自主返納をめぐる研究経過	p.3
2-2 高齢ドライバーの運転免許証自主返納をめぐる社会的状況	p.5
2-3 高齢ドライバーの事故に関するデータが示すもの	p.6
2-4 北近畿地域における高齢ドライバーのアンケート調査結果	p.8
2-5 高齢ドライバーの運転免許証継続支援システムの構築に向けて	p.11
3. 資料リスト等	
3-1 関連資料等リスト	p.12
3-2 研究会活動の経緯（研究会開催日程）	p.13
4. 謝辞	p.15
5. 資料集	p.16

1. 提言

<p>高齢ドライバーに運転免許証継続支援を ～運転免許証自主返納政策を超えて～</p>

提言 1 高齢ドライバーに対して一律に運転免許証自主返納を勧める政策は見直すべきである。

提言 2 都市部以外の公共交通機関が不十分な地域については、運転免許証の継続を支援する政策を主軸にしつつ、運転免許証自主返納を含めた多様な選択肢を用意する必要がある。

提言 3 運転免許証継続支援にかかる 4 つの政策提案

- (1) 年齢・地域・運転支援方法等を勘案した新たな運転免許制度の創設
- (2) 高齢ドライバーの運転技能の維持及び改善のための高齢者講習の充実
- (3) 高齢ドライバーの運転特性に対応する、安全運転支援装置の普及、及び簡易な自動運転装置の開発と普及
- (4) 高齢ドライバーの事故特性に配慮した道路交通環境の整備

2. 提言に関する解説

2-1 高齢ドライバーの運転免許証自主返納をめぐる研究経過

(本研究会のミッション)

北近畿地域連携会議は、平成29年5月に設立されて以来、北近畿地域の社会的課題を研究対象として、2研究会を立ち上げ本年度は中間報告を取りまとめることを目標に活動してきた(資料1、資料2)。

「高齢者の運転免許証返納による社会的影響を改善するための地域社会の新たなシステム構築と、その持続可能性にかかる社会経済モデル」を研究課題とする本研究会では、統計データなどから見た高齢ドライバーの事故の実態と特徴を把握することから研究をはじめ、京都・兵庫両府県の自動車運転教習施設の協力を受けて高齢ドライバーの意識調査を実施することと並行して、行政や警察当局の情報の提供を受けて、研究調査を実施した。

今年度は、高齢社会化が今後とも進むこの地域にあって、地域社会の崩壊を加速しかねない高齢ドライバーの運転免許証自主返納問題を改めて基本から捉え直し、高齢ドライバーへの運転継続支援という新たな選択を可能とする提言を取りまとめることとした。

また、平成30年度においては、人口減少時代に入って特に急速に人口の高齢化と衰退が進んでいる地域社会において、公共交通システムを補完・代替する新たな交通手段が求められていることに対応し、最近加速しているAIや自動運転の技術を地域社会に導入して、地域社会システムの維持と活性化を実現する可能性を、民間の知恵を集めて検討することを予定している。

(研究会の調査研究活動)

(1) 情報収集等

本年度の研究会では、高齢ドライバーの交通事故に関する基礎的データの収集と整理(資料3、4)、及び専門家による研究成果(資料5など)の収集を進めて基礎資料とした。

(2) 公開講演会

帝塚山大学の蓮花一己学長を招聘した講演会を公開で開催し、高齢ドライバーの事故の実態と特徴を踏まえた高齢ドライバー問題への対応のあり方について情報の提供を受け参加した市民も交えた意見交換を行なった(資料6、7)。この講演会では、

- ①高齢ドライバーの事故率は他の年代のそれと大きく変わるものではない。
- ②それに対して高齢人口の相対的な増加によって高齢ドライバーの事故の絶対数が増えていることは、分けて考える必要がある。
- ③高齢ドライバーの事故には加齢による運転能力の低下など特有の原因が見られる。など研究会の基本的認識が講演とデータにより確認された。

さらに蓮花教授より、

- ④高齢ドライバーがさらされているさまざまな社会的圧力は、高齢者の生活の質(QOL)を損なう社会問題であり、この現状を改善することが求められているとしていくつかの提案が提示された。

(3) 高齢ドライバーを対象とするアンケート調査(資料8)

京都・兵庫両府県の自動車運転教習施設4ヶ所(注1)の協力を得て、高齢者運転免許更新講習の受講者のアンケート調査を実施し、約500名の回答をもとに、提言を取りまとめるための基礎データを収集し分析した。

本報告は、以上の専門家、各機関・団体の情報提供や調査協力等を受けて、取りまとめられたものである。

2-2 高齢ドライバーの運転免許証自主返納をめぐる社会的状況

北近畿地域における高齢ドライバーの生活実態と運転免許証自主返納制度の乖離は、高齢ドライバーの家庭生活や地域社会の安心・安全に看過できない影響を与えるものであることがデータからも明らかになった。さらにこの状況は、公共交通の密度が高い都会以外の日本の地方都市に共通する国家レベルの課題であることが認識できた。

もちろんこの問題に関するデータに基づく正しい理解は、すでに学会等では共通認識になっており、また運転免許証自主返納政策の一方の当事者である行政当局や警察当局も自主返納政策を浸透させることの困難さを十分に認識するに至っている。しかし、マスメディアなどを通じて社会的に流通している「高齢ドライバーは危険である」という事故現場の映像などを通じた分かりやすいキャンペーンの影響は絶大であり、未だに社会一般の認識はマスメディアを含めて「高齢ドライバー危険説」一色と言って良い状況にある。

高齢ドライバー問題は、高齢社会に特有の社会構造的な問題であるにもかかわらず、社会的には運転免許証自主返納以外の選択肢が見えないまま、高齢者個人に対して問題の解決への対応を迫る形になっている。蓮花教授の講演でも指摘されたように、すでに地方においては、この問題は社会的リスク（生活圏の縮小、社会的交流の減少、健康状態の悪化、（QOLの低下）として顕在化しており、社会全体でこの問題に取り組むことが求められている。

2-3 高齢ドライバーの事故に関するデータが示すもの

帝塚山大学蓮花教授の講演（資料6）における講演資料（資料7）から以下の事実が確認された。

- (1) 65歳以上のドライバーの死者数の総数は、高齢人口の急速な増加にもかかわらず、全体として減少又は横ばいである（図1参照）。
- (2) 免許人口1万人あたりの事故件数（65歳以上）は、25～64歳までの事故件数と有意な差はない（図2参照）。

図1 年齢別自動車運転中の死者数の推移（第一当事者） 図2 免許人口1万人あたりの事故件数の推移

図1 年齢別自動車運転中の死者数の推移（第一当事者）

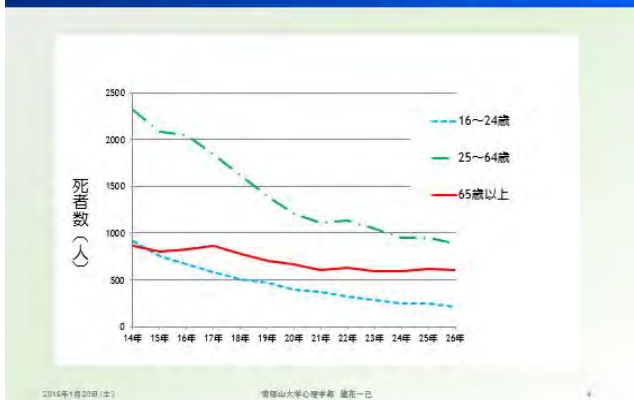
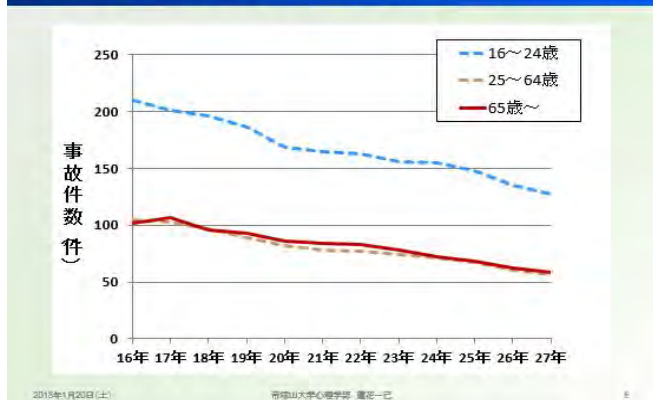


図3 免許人口1万人あたりの事故件数の推移



（出所）蓮花一己「高齢ドライバーによる交通事故の実態と運転行動」講演資料（資料7 図1及び図3）

したがって、客観的な統計データからは、高齢ドライバー一般が特に危険だという社会的認識は、明らかに誤りといえる。

(3) ただし、以下の3点については注意をする必要がある。

- ① 70歳以上のドライバーについては、やや事故件数が増え、80歳以上では、死亡事故の件数が他の年代よりも明らかに多い。
- ② 他の年代の人口比率が減少している中で高齢者人口比率だけが増加しているために、自動車事故全体としては、高齢者の事故や死亡だけが增加する構造になっている。

したがって、社会的には高齢ドライバーの事故を減少させるための対策が重要な課題であることに変わりはない。

③ 高齢ドライバーに特有の危険性や事故の原因がある。

- ・ ヒューマンエラー（アクセルとブレーキの踏み間違い、道路の逆走、信号無視等）
- ・ 運転行動の特徴（一時停止や左右確認が苦手、後方確認をしない等）
- ・ 病的老化など（認知機能の低下、視力・視野障害等）

2-4 北近畿地域における高齢ドライバーのアンケート調査結果

(1) 今回的高齢ドライバーを対象とするアンケート調査の特徴（調査票は資料8参照）

- ① 運転免許証自主返納ではなく、高齢ドライバーの免許継続支援についての初めての意識調査である。
- ② 京都府と兵庫県北部を包含する、府県横断型の初めての意識調査である。
- ③ 調査対象者は、自動車学校（教習所）4ヶ所（注1）の70歳以上の高齢ドライバーを対象とする運転免許更新講習受講者全員（500名）の調査である（ただし今回の分析には北近畿10市4町以外の講習受講者は含まれない）。

(2) アンケート調査の集計結果（資料9）

- ① 高齢者講習受講者の平均年齢は77.6才で、ほぼ半数（49.8%）が配偶者と同居している。
- ② 高齢ドライバーの男女比は7:3であった。職業は無職（54.0%）に続いて無職（農作あり）（13.4%）、農業（16.8%）と農業関連が圧倒的に多い。
- ③ 使用している車種（複数回答）は、普通自動車（50.6%）、軽自動車（42.2%）、軽トラック（26.6%）、小型トラクター等農耕用関係車両（10.8%）となっている。
- ④ 高齢ドライバーの運転免許証自主返納に対する抵抗感の対象となったすべての地域で70%以上と高く、これまでの他の調査結果と大差はない。
- ⑤ 高齢ドライバーの運転免許証継続支援については、高齢ドライバー全体では「自動ブレーキ等の安全運転装置」が28.2%、「高齢ドライバーに関する正しい情報の普及」が27.4%、「運転能力を維持するための講習等の充実」が26.6%で上位3位であった。それに続いて、「運転免許制度の改正（高齢者用の限定免許制度）」（18.6%）、「自動運転用の免許制度」（5.2%）、「道路施設の整備や改善」（16.4%）、「自動運転車の開発」（12.4%）などが挙げられている。

(3) 調査結果から導かれるもの（資料10）

①運転免許証自主返納キャンペーンにもかかわらず、高齢者の免許証自主返納に対する抵抗感は根強い。その理由は、多くの地域では自動車が生活を支える基本的インフラになっているため、実質的な代替措置がないままの運転免許証の自主返納政策は高齢ドライバーに受け入れられていないと考えられる（資料10参照）。

②ただし、高齢ドライバーは、運転免許証を継続するための支援策として、

○安全運転技術の開発普及

○運転能力の維持のための講習等の充実

○限定運転免許制度

などの多様な選択肢のなかの選択の一つとしての運転免許証自主返納等が機能することを望んでいる。またその前提として、家族や社会から運転免許証の自主返納を迫られるという社会的な圧力に対して、「高齢ドライバーに関する正しい情報の普及」を求めていることが注目される。

③運転免許証自主返納を考えている高齢ドライバーについても、「外出のための交通手段の提供が必要」という回答が52.2%と突出しており、さらに在宅で受けられるサービスの充実への要望が高いこと（在宅で利用できる公共サービスの充実（21.6%）、在宅で利用できる民間サービスの充実（22.2%）で、2項目の合計（43.8%）から、公共交通が都市部に比較して貧弱な地域における運転免許証自主返納は、地域住民の生活条件そのものを厳しくすることが窺える。

(4) 結論

① この調査結果から公共交通が都会に比較して貧弱な北近畿地域においては、高齢ドライバーに運転免許証自主返納を求めることは彼らにとって受け入れがたいことであり、その政策には明らかに限界がある。

- ② 高齢ドライバーにとってまず必要な支援は、「高齢ドライバーに関する正しい情報の普及」である。高齢ドライバーは危険であるということを前提とする免許証自主返納キャンペーンを、高齢ドライバーの事故率は他の年代のドライバーと基本的には同じ程度であることを前提とする社会的認識に修正し、それに基づくより合理的な政策に転換することが必要である。
- ③ 運転免許証自主返納政策を、高齢ドライバーにとって受け入れやすい政策に修正するためには、高齢ドライバーも関心が高い上位3項目の組み合わせを検討する必要がある。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・安全運転技術の開発普及・運転能力の維持のための講習等の充実・限定運転免許制度など高齢ドライバーに対応する新たな制度の創設 |
|---|

これらの対応は、いずれも政策的・技術的に実現可能なものと考えられる。

- ④ ただし本調査については以下の点に注意が必要である。
- ・ 本アンケート調査は、高齢ドライバーの運転免許証継続支援についての初めての調査であり、調査自体の比較可能性や客観性が十分担保されていないので、今後の同種の調査の動向に注目したい。ただし、運転免許証自主返納に対する意識などについては、本アンケートの結果と既存の調査結果との齟齬はない。
 - ・ 都市部における運転免許証継続支援に関する高齢者の意識はこの調査の対象となっていない。ただ、すでに先行の各種調査において、公共交通機関の密度が高い都市部における高齢ドライバーの運転免許証自主返納に対する意識は、それ以外の地域の高齢ドライバーの意識とは有意に異なり、運転免許証自主返納が比較的受け入れやすい意識であることが分かっている。

したがって、都市的地域とそれ以外の地域では、運転免許証の自主返納キャンペーンと運転免許証継続支援制度のバランスを地域の実情に合わせて調整する必要がある。

2-5 高齢ドライバーの運転免許証継続支援システム構築に向けて

本中間報告で提言した高齢ドライバーの運転免許証継続にかかる支援システムの構築は、いずれも、

- ① すでに技術的に可能であることが明らかな事項
- ② 法律改正についてすでに具体的な検討が進められている事項
- ③ 社会的コスト負担の具体的な設計が可能な事項

である。これまでの国の関係機関や自治体等において進められてきた従来の運転免許証自主返納政策は、交通事故のデータ分析や多様な地域社会構造への配慮が不十分であり、高齢ドライバーの個人的な対応（運転免許証自主返納）に依存して無理な選択を迫るものであった。その結果として、これまで運転免許証返納率が低迷していることに対して、今回の提言は、データや地域社会の現実に立脚して、高齢者の社会的活動を支援する立場から社会的リスクを低減する具体的かつ実現可能な方策を提言するものである。

今後は、本提言を参考に高齢ドライバーの意志を尊重しつつ、安全・安心な地域社会を構築するための政策的・技術的・工学的努力が進められることを期待する。

3. 資料リスト等

3-1 関連資料等リスト

資料1 北近畿地域連携会議パンフレット

資料2 北近畿地域連携会議の研究テーマについて

資料3 運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果(警察庁作成。抜粋)
平成27年度警察庁委託事業「刻々と変化する交通情勢に即応するための交通安全対策(高齢者講習にかかる新たな制度及びその運用の在り方について)に関する調査研究」報告書(第3回高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議資料4 平成27年3月)

資料4 「高齢者事故の特徴(平成29年中)」京都府警察本部ウェブサイト
http://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_k_t/koreisha/より抜粋

資料5 中野泰彦「高齢者講習データによる高齢ドライバーの運転特性分析とドライバー主導型の安全運転支援の研究」愛知大学大学院情報科学研究科博士論文(要旨)、2016年2月

資料6 蓮花一己「高齢ドライバーによる交通事故の実態と運転行動」『第3回福知山公立大学地域創生セミナー講演』概要資料 2018年1月20日

資料7 蓮花一己「高齢ドライバーによる交通事故の実態と運転行動」『第3回福知山公立大学地域創生セミナー講演』講演資料 2018年1月20日

資料8 高齢者講習受講者向けアンケート調査表

資料9 高齢者講習受講者向けアンケート集計結果

資料10 高齢者講習受講者向けアンケート結果サマリー

注1 アンケート協力自動車教習施設リスト

(京都府側) 京都府福知山自動車学校、京都府舞鶴自動車学校
(兵庫県側) 豊岡自動車教習所、和田山自動車教習所

3-2 研究会活動の経緯（研究会日程等）

（1）第1回研究会

- ① 日時 平成29年10月19日 午後1時～午後3時
- ② 場所 福知山公立大学2号館1階「Kita-re」コワーキングスペース
- ③ 出席者 桑原 教彰（京都工芸繊維大学）、荻野 祐一（丹波新聞社）、
高崎 忍（北近畿経済新聞社）、原田 正大（京都中小企業家同友会）
布川 貴英（日東精工株式会社）
（オブザーバー）
岡本 悦司（福知山公立大学）
（事務局）
富野 暉一郎（福知山公立大学）、賀田 秀樹（同）

※敬称略、順不同

④ 議 事

○報告事項

- ・設立総会以後の経緯について
- ・研究会の構成員について
- ・幹事会における研究会に関する協議内容
- ・福知山公立大学の教員研究プロジェクトに関する説明

○協議事項

- ・申し合わせ事項について
- ・研究会における研究内容
- ・研究の進め方について

（2）第2回研究会

- ① 日時 平成29年12月20日 午後3時～午後5時
- ② 会場 福知山公立大学2号館1階「Kita-re」コワーキングスペース
- ③ 出席者 石川 一郎（京都新聞社）、荻野 祐一（丹波新聞社）
桑原 教彰（京都工芸繊維大学・代表）、高崎 忍（北近畿経済新聞社）
田丸 明人（むらおか振興公社）、布川 貴英（日東精工株式会社）
（オブザーバー）
井上 浩人（福知山市生活交通課）、藤原 哲也（和田山自動車教習所）
（研究協力者）
杉岡 秀紀（福知山公立大学）
（事務局）
富野 暉一郎（福知山公立大学・代表代理）、賀田 秀樹（同）

※敬称略、順不同

④ 議 事

○報告事項

- ・第1回研究会以後の経過報告
- ・高齢ドライバーの免許返納問題に関する関係機関等へのヒアリングについて
- ・高齢ドライバーの事故及び免許返納支援制度に関する資料
- ・高齢ドライバーの意識調査の実施について
- ・高齢ドライバーの事故に関する講演会の開催について

○協議事項

- ・高齢者の事故に関するデータ収集について
- ・高齢ドライバーの事故の特徴について
- ・なぜ免許証返納が進まないのか
- ・高齢ドライバーに対するアンケート調査について
- ・免許返納に対応する代替輸送について
- ・アンケート調査の実施スケジュールと取りまとめについて

(3) 第3回研究会

- ① 日 時 平成30年3月9日 午後1時～午後3時
- ② 会 場 福知山公立大学2号館1階「Kita-re」Co-Lab.スペース
- ③ 出席者 桑原 教彰(京都工芸繊維大学・代表) 高崎 忍(北近畿経済新聞社)
布川 貴英(日東精工株式会社)
- (研究協力者)
神谷 達夫(福知山公立大学)、杉岡 秀紀(同)
- (事務局)
富野 暉一郎(福知山公立大学・代表代理)、賀田 秀樹(同)

※敬称略、順不同

④ 議 事

○報告事項

- ・帝塚山大学学長蓮花一己先生の講演会(1月20日、地域創生セミナーとの共催)について
- ・高齢ドライバーの意識調査結果について

○協議事項

- ・アンケート調査結果の取りまとめ(案)について
- ・中間提言(案)の取りまとめについて
- ・平成30年度の研究会の計画について
- ・来年度の研究に関連した、神谷教授のNSS受信可能域の調査結果について

4. 謝辞

本提言にあたっては、高齢ドライバーの免許証返納問題に関する講演会において、交通工学の専門家である蓮花一己帝塚山大学学長より、この問題を人口減少時代の地域社会システムにかかわる課題として深い理解に導いていただき、またその後も懇切なご指導をいただくことができた。

また、京都府福知山自動車学校、京都府舞鶴自動車学校、豊岡自動車教習所、和田山自動車教習所の4自動車教習施設には、高齢者講習受講者向けアンケートへの積極的なご協力を得て、貴重なデータを収集することができた。

本提言は、これらの貴重な研究協力なしには取りまとめができなかったものであり、ここに改めて感謝の意を表すものである。

5. 資料集

北近畿地域連携会議

民間主導の新たな方法論による北近畿の地域再生

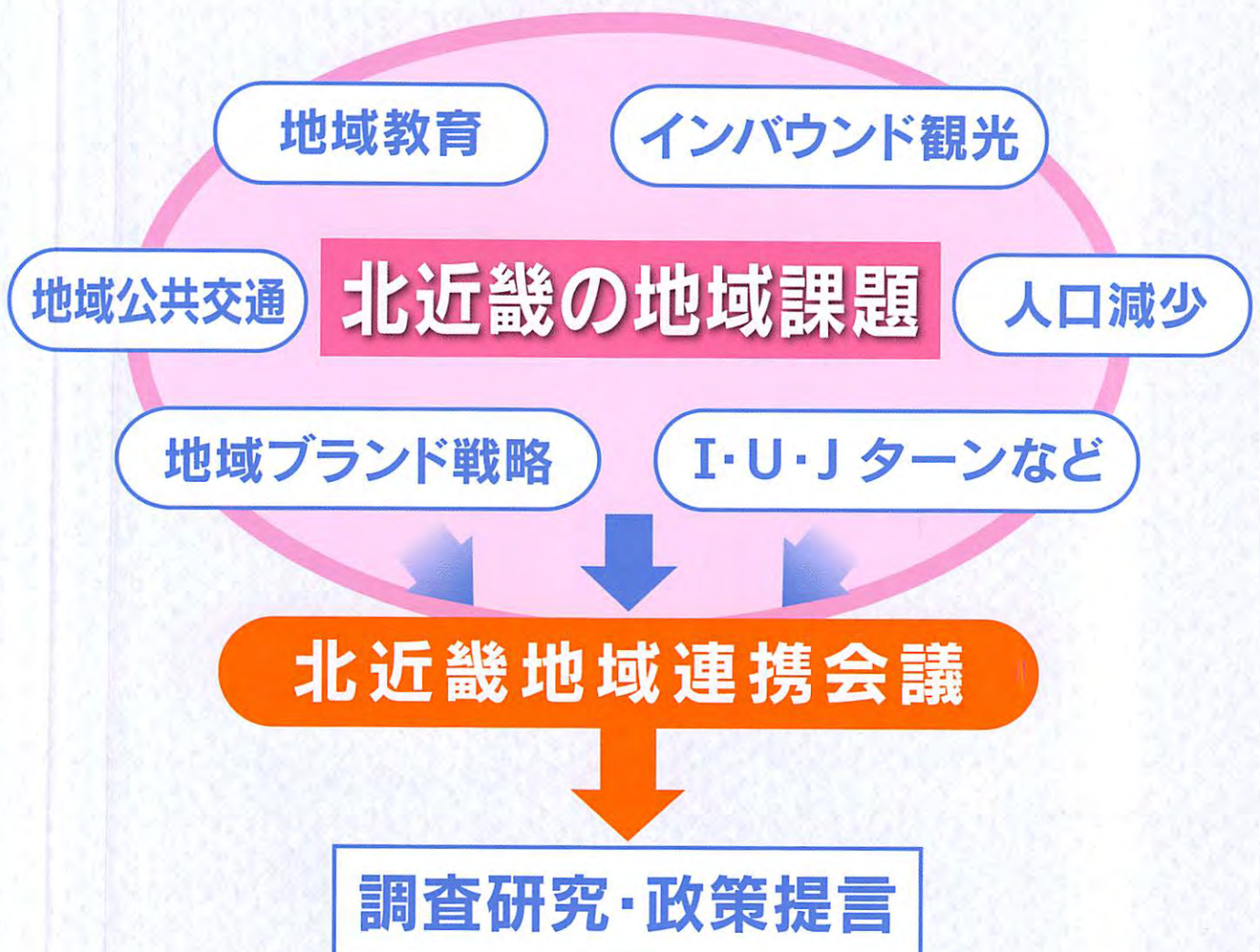


北近畿地域連携会議の設立趣旨

このたび北近畿地域における民間の組織・団体の皆様と、地域社会の現状と課題についての情報と認識を共有しつつ、地域や大学の持つ多様な地域社会資源を地域社会の課題解決に向けて活用することを目的に、平成29年5月16日に北近畿地域連携会議が設立されました。

北近畿地域連携会議は、この動きをいっそう力強く発展させ、従来ともすれば縦割りで分断されてきた様々な民間の知恵や経験、そして蓄積されてきた力の連携・協力を組織化するとともに、地域社会と大学双方の豊かな社会的資源を活用する“知恵と連帯の拠点”としての活動を想定します。

具体的には、北近畿地域における主要な課題を対象とする情報の収集と共有、専門的知験を導入した調査・分析、また地域におけるステークホルダー間の協議を踏まえた提言やプロジェクトの企画等、これまで北近畿地域には存在してこなかったシンクタンクの機能の確立を目指します。



研究会の活動紹介

(期間:平成29年4月～平成31年3月)

● 研究会 ① 『高齢者の運転免許返納による社会的影響を改善するための、地域社会の新たなシステム構築と、その持続可能性にかかる社会経済モデル』

平成29年10月、12月、平成30年3月に研究会を実施した。研究会のほか、同年1月には、京都府警や自動車教習所の協力も得て、京都府・兵庫県両府県計4自動車教習所における高齢ドライバーの意識調査(約500人)を行った。

また市民学習・キャリア支援センターと連携し「地域創生セミナー」を共催し、同年1月20日に帝塚山大学の蓮花一己学長をお招きした(演題「高齢ドライバーによる交通事故の実態と運転行動」)。

平成29年度 高齢者の運転免許証返納者を支援する交通・社会システムの構築

平成30年度 自動運転の急転換を見据えた、ウーバー、カーシェアリング等を含む新たな地域交通システム構築の方向性



● 研究会 ② 『住みたいまち・行きたいまち・働きたいまちの創生に向けた新たな挑戦』

(定住人口と交流人口の維持・拡大への具体策)

○第1分科会:若者の北近畿地域への定着に向けた新たなアプローチ

平成29年10月、12月、平成30年3月に研究会を実施した。研究会のほか、同年2月に京都府・兵庫県両府県高校2年生(6校、約900人)に地域社会に関する意識調査を行った。

平成29年度 I・U・Jターン等、地域の課題にチャレンジする若者の発掘・生活実態把握・および支援策

平成30年度 地域の課題に挑戦する若者を輩出する人材育成の仕組み

○第2分科会:北近畿を面的に周遊する観光への挑戦

平成29年10月、12月、平成30年3月に研究会を実施した。京都府北部地域連携都市圏振興社(海の京都DMO)からパケットセンターのビックデータを頂き、教員プロジェクトとも連動させながら研究会を行った。

平成29年度 現状の各種取組の情報整理とデータの収集及び分析を踏まえ、新たな観光モデルの創出に向けた課題の提起

平成30年度 インバウンドを視野に入れた、観光素材・観光人材・社会環境等の整備への政策提言



幹 事

(平成30年3月31日現在)

森屋 松吉 (京都北都信用金庫 理事長) ※副代表幹事
森垣 裕孝 (但馬信用金庫 理事長) ※副代表幹事
寒竹 聖一 (WILLER TRAINS 代表取締役社長)
田中 達也 (西日本旅客鉄道株式会社 福知山支社長)
古山 正雄 (京都工芸繊維大学 学長)
江崎 保男 (兵庫県立大学大学院地域資源マネジメント研究科長)
井口 和起 (福知山公立大学 学長) ※代表幹事

(敬称略。順不同)

会員一覧(研究会別)

(研究会①)『高齢者の運転免許返納による社会的影響を改善するための、地域社会の新たなシステム構築と、その持続可能性にかかる社会経済モデル』

北近畿経済新聞社、京丹後市商工会、京都工芸繊維大学(幹事)、京都新聞社北部総局、京都中小企業家同友会(北部地域会)、京都府商工会連合会、丹波新聞社、日東精工株式会社、福知山公立大学(幹事)、村岡ファームガーデン

(研究会②-1)『若者の北近畿地域への定着に向けた新たなアプローチ』

綾部商工会議所、株式会社日進製作所、京都職業能力開発短期大学校、京都丹波・丹後ネットワーク、京都府漁業協同組合、京都府北部地域大学連携機構、京都府立農業大学校、京都府立林業大学校、京都北都信用金庫(幹事)、神戸新聞社但馬総局、KOKIN、JA京都福知山支店、但馬銀行、たじま農業協同組合、西日本旅客鉄道株式会社福知山支社(幹事)、福知山商工会議所、舞鶴工業高等専門学校、舞鶴商工会議所、与謝野町商工会、両丹日日新聞社

(研究会②-2)『北近畿を面的に周遊する観光への挑戦』

飯尾醸造、WILLER TRAINS株式会社(幹事)、株式会社丹後王国、北近畿みらい、京都銀行、京都府北部地域連携都市圏振興社、全但バス株式会社、但馬信用金庫(幹事)、但馬地域商工会振興協議会、丹後海陸交通株式会社、但南建設株式会社、丹波市商工会、豊岡商工会議所、兵庫県立大学大学院 地域資源マネジメント研究科(幹事)、福知山市商工会、宮津商工会議所

【事務局】

福知山公立大学 北近畿地域連携センター

〒620-0886 京都府福知山市字堀3370
TEL:0773-24-7151 FAX:0773-24-7152
E-mail:kita-re@fukuchiyama.ac.jp

北近畿地域連携会議の研究テーマの選定について

1 テーマ選定の基本方針

- ① 地域社会の安心安全の確保と地域経済の活性化に実現に結びつく研究を対象とする
- ② 多様な主体が関わる地域社会の重要な課題を優先する
- ③ 専門家と地域のさまざまな機関・団体等が相互に貢献可能な調査・研究であること
- ④ 概ね2か年以内での提言のとりまとめ、および1年以内の中間報告のとりまとめを基本とする
- ⑤ ただし緊急的な対応が求められる事案については、幹事会の決定によりテーマの修正・変更を可能とする。

2 平成 29～30 年度の研究テーマ

研究会①

高齢者の運転免許返納による社会的影響を改善するための、地域社会の新たなシステム構築と、その持続可能性にかかる社会経済モデル

○29 年度研究課題

高齢者の運転免許証返納者を支援する交通・社会システムの構築

○30 年度研究課題

自動運転の急展開を見据えた、カーシェアリング等を含む新たな地域交通システム構築の方向性

研究会②(2分科会)

住みたいまち・行きたいまち・働きたいまち、の創生に向けた新たな挑戦(定住人口と交流人口の維持・拡大への具体策)

◇第1分科会：若者の北近畿地域への定着に向けた新たなアプローチ

○29 年度研究課題

学生・若者の意識と生活実態の把握

○30 年度研究課題

地域の課題に挑戦する若者を輩出する人材育成の仕組み

◇第2分科会：北近畿を面的に周遊する観光への挑戦

○29 年度研究課題

各種取組の情報整理とデータの収集及び分析を踏まえた新たな
観光モデルの創出に向けた課題の提起

○30 年度研究課題

ビッグデータの収集解析と観光客のGPSデータを連携させた、
新たな周遊観光ルート・地域情報システムの開発

運転免許証の自主返納に関する アンケート調査結果

平成27年度警察庁委託事業「刻々と変化する交通情勢に即応するための交通安全対策
(高齢者講習に係る新たな制度及びその運用の在り方について)に関する調査研究」報告書より

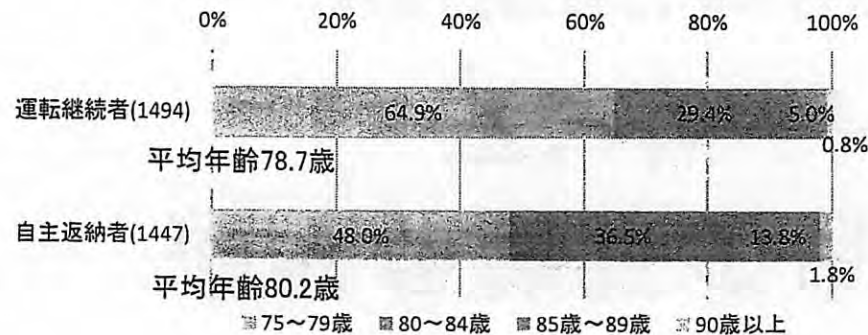
1. アンケート調査の対象者

- ◆ 各都道府県において、免許証更新等の機会に運転を継続した75歳以上の者（運転継続者）及び免許証を返納した75歳以上の者（自主返納者）を対象にアンケートを実施した。
- ◆ 都道府県ごとの対象者数は、運転継続者については免許保有者数、自主返納者については自主返納件数のそれぞれ全国に占める都道府県別割合に応じて割り当てた。

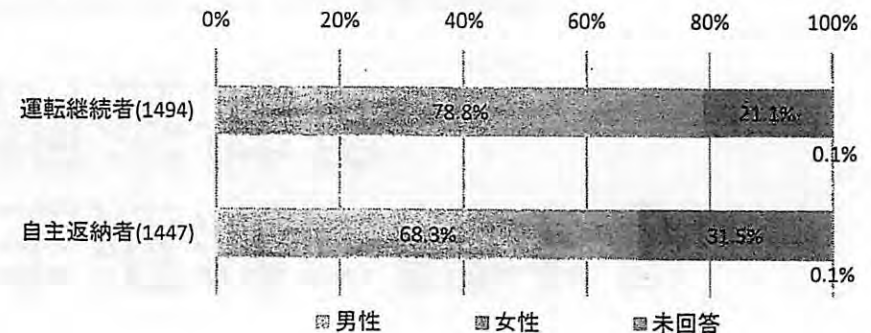
<実施期間>平成27年10月5日～11月30日

<有効回答>運転継続者:1,494人、自主返納者:1,447人

【対象者の年齢構成】



【対象者の性別構成】

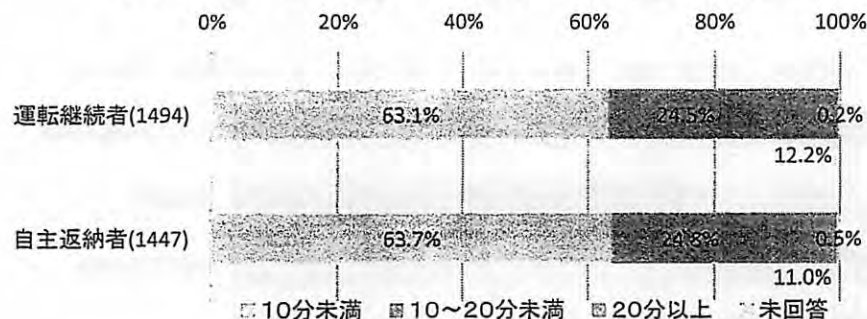


	運転免許保有者数(平成27年末)			自主返納件数(平成27年中)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
75～79歳	55.6%	69.3%	58.9%	34.3%	51.8%	39.3%
80～84歳	31.6%	25.5%	30.1%	38.6%	37.6%	38.3%
85歳以上	12.8%	5.2%	10.9%	27.0%	10.6%	22.4%
75歳以上(人)	3,615,669人	1,164,299人	4,779,968人	88,626人	35,287人	123,913人
男女比	75.6%	24.4%	100.0%	71.5%	28.5%	100.0%

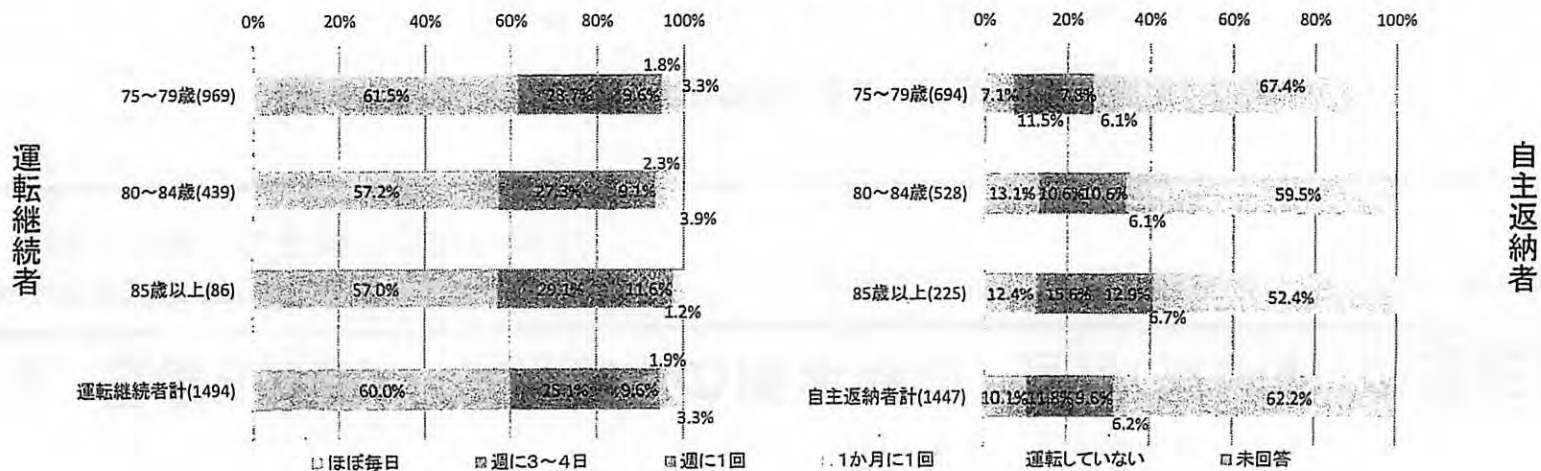
2-1. 最寄りの駅・バス停までの所要時間、過去(返納前)の運転頻度

- ◆ 運転継続者と自主返納者で、最寄りの駅・バス停までの所要時間に顕著な差はみられない。
- ◆ 運転継続者は、年齢にかかわらず、8割以上が「週に3～4日」以上運転したと回答した。
- ◆ 自主返納者は、年齢が高いほど、返納前1か月間に少なくとも1回は運転したと回答した者の割合が大きくなり、85歳以上の4割以上は「週に1回」以上運転したと回答した。

【最寄りの駅・バス停までの徒歩による所要時間】



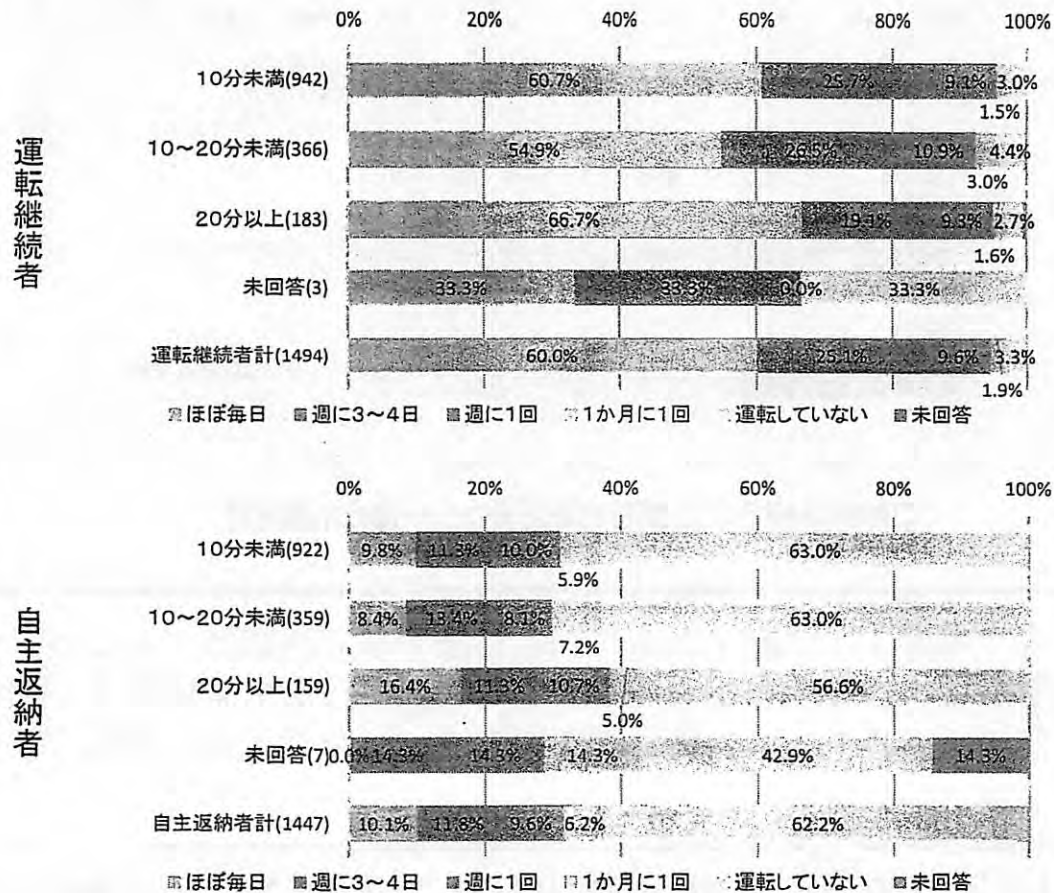
【年齢別の過去(返納前)1か月間の運転頻度】



2-2. 最寄りの駅・バス停までの所要時間、過去(返納前)の運転頻度

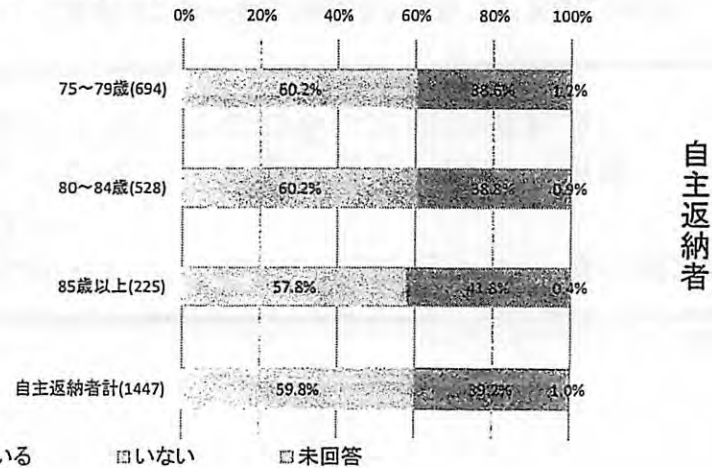
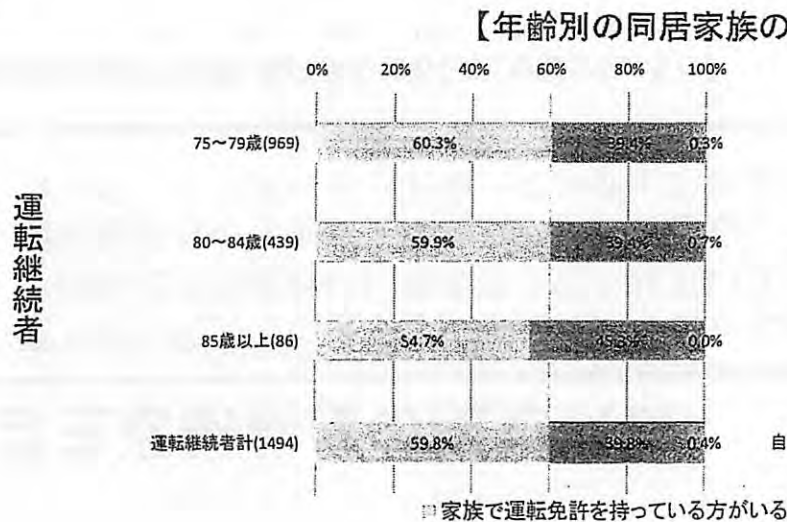
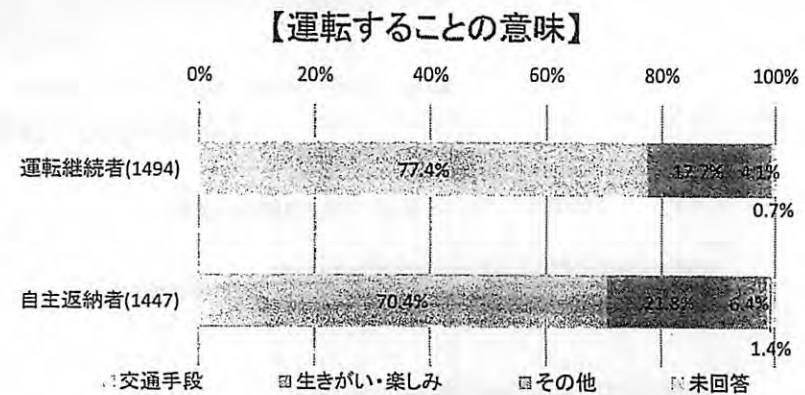
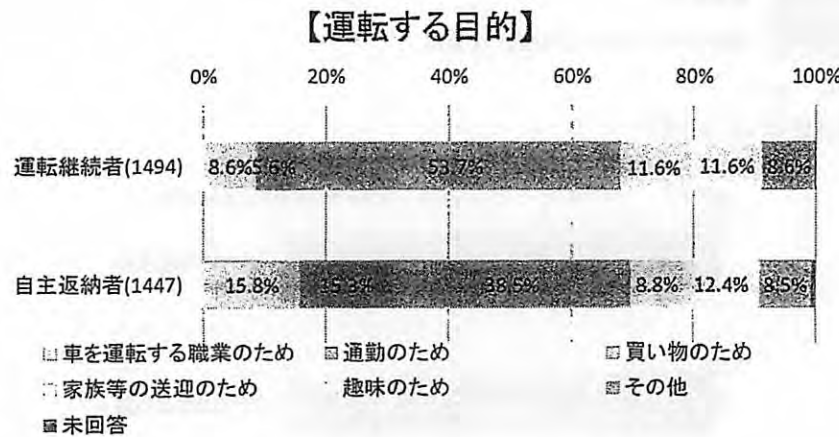
- ◆ 自主返納者は、最寄りの駅・バス停までの所要時間が長いほど、返納前1か月間に運転した頻度が高くなる傾向がみられる。

【最寄りの駅・バス停までの所要時間と過去(返納前)の運転頻度との関係】



3. 運転の目的と意味

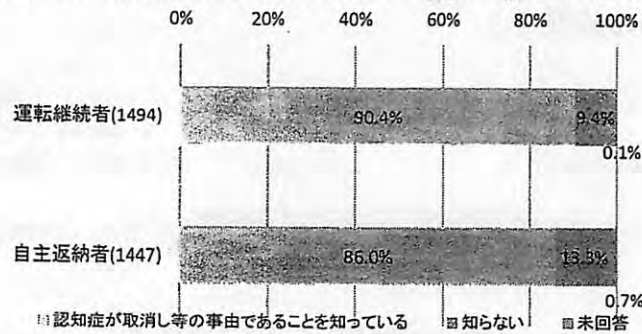
- ◆ 「買い物のため」に運転すると回答した者が最も多く、ほかには仕事、送迎、通院等の目的で運転するとの回答が多かった。「趣味のため」と回答した者は1割程度にとどまる。
- ◆ 運転することを「交通手段」と回答した者が7割を超え、「生きがい・楽しみ」と回答した者（約2割）を大きく上回った。



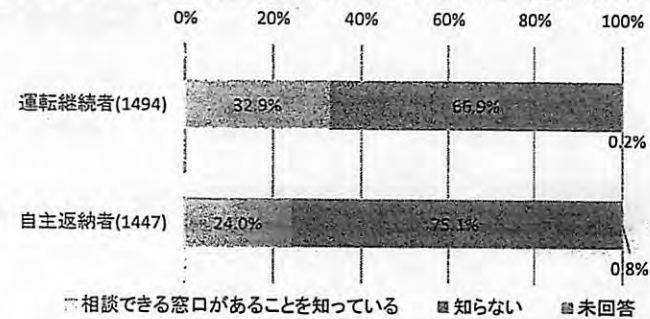
4. 自主返納制度の認知状況

- ◆ 認知症が免許の取消し等の事由であることは知られているが、免許センター等の相談窓口（運転適性相談窓口）はあまり知られていない。
- ◆ 運転継続者の9割以上は自主返納制度を知っている。自主返納者を含め、「新聞、テレビ、ラジオ、インターネット等」のメディアを通じて知ったと回答した者が最も多い。

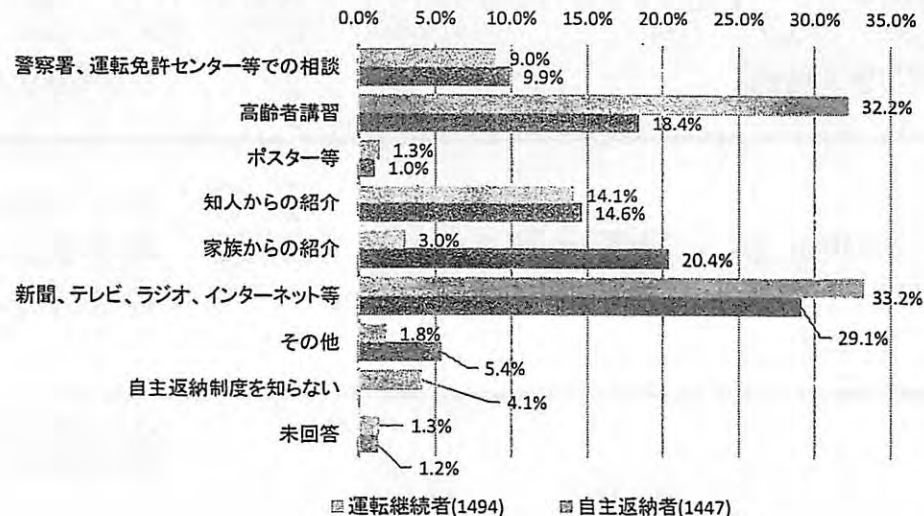
【認知症が免許の取消し等の事由であることを知っているか】



【免許センター等に相談できる窓口があることを知っているか】



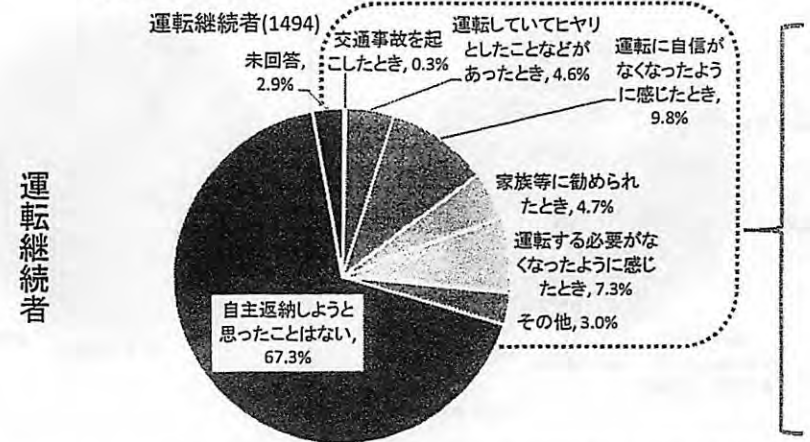
【自主返納制度を知ったきっかけ】



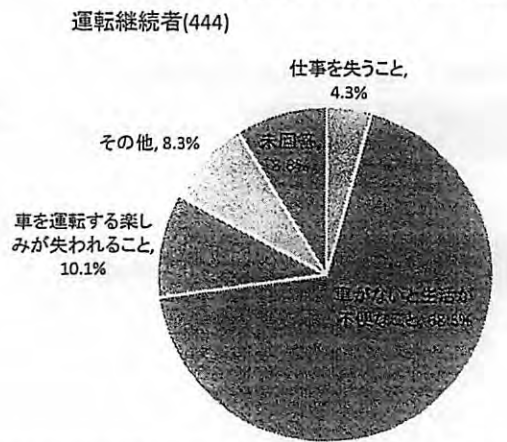
5. 自主返納をしようと思ったとき、自主返納をためらう理由

- ◆ 自主返納をしようと思ったことがある運転継続者の約7割は、返納をためらう理由として「車がないと生活が不便なこと」と回答した。
- ◆ 自主返納者は、家族等に勧められて返納しようと思った者が3割以上を占めるが、運転する必要がなくなった、運転に自信がなくなった等と感じて自ら返納しようと思った者も多い。

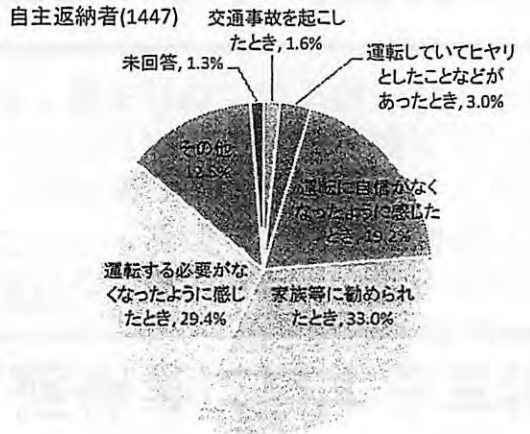
【自主返納をしようと思ったとき】



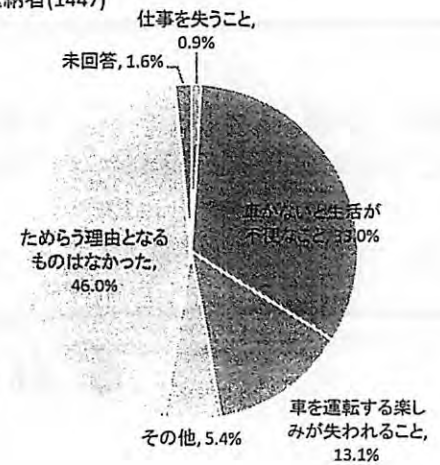
【自主返納をためらう理由】



自主返納者



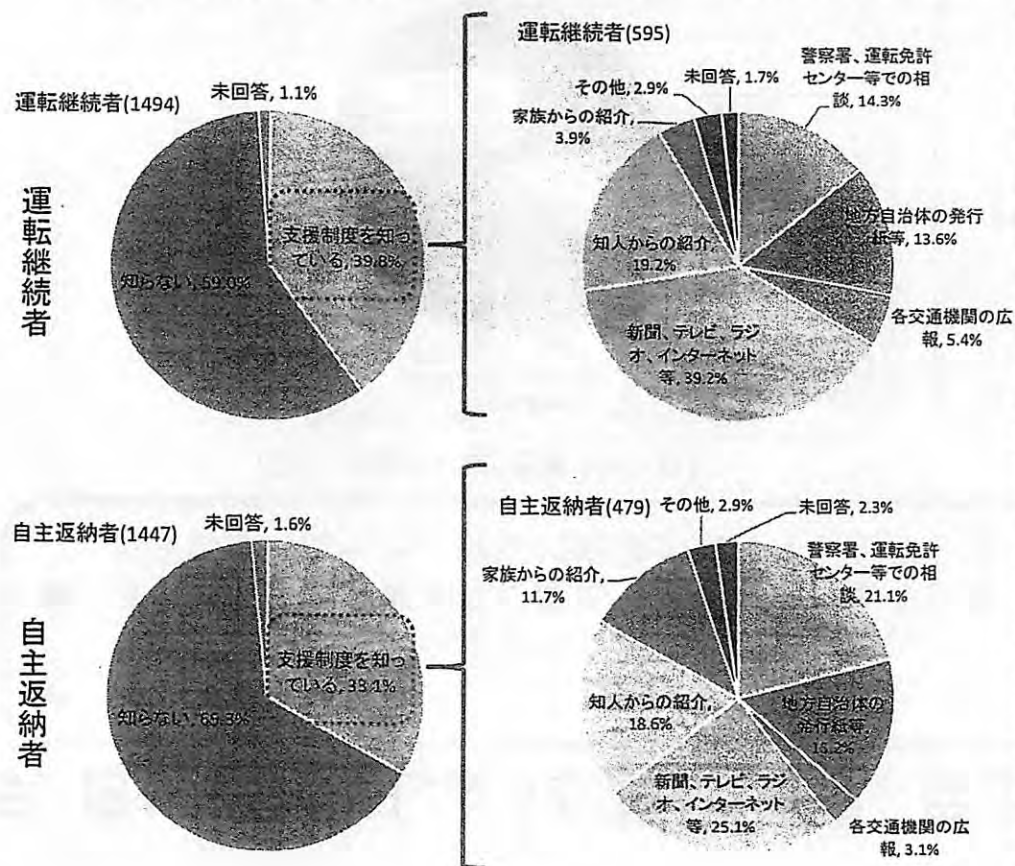
自主返納者 (1447)



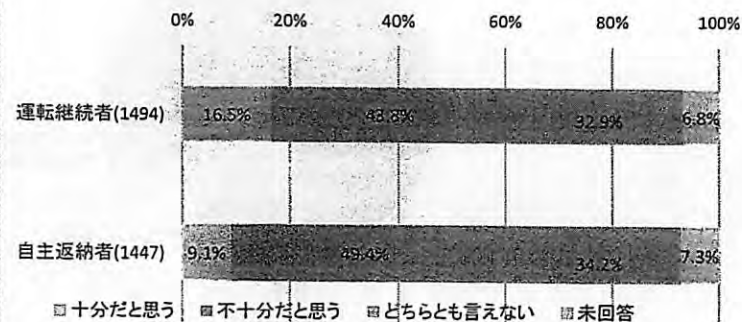
6. 自主返納者に対する支援制度の認知状況

- ◆ 運転継続者と自主返納者の約6割は支援制度を「知らない」と回答し、4割以上は制度の周知が「不十分だ」と回答した。
- ◆ 警察、自治体、メディアを通じて支援制度を知ったと回答した者は、運転継続者で7割を超え、自主返納者で6割を超える。家族や知人を通じて知ったと回答した者は、運転継続者で約2割を占め、自主返納者で約3割を占める。

【支援制度を知っているか】 【支援制度を知ったきっかけ】



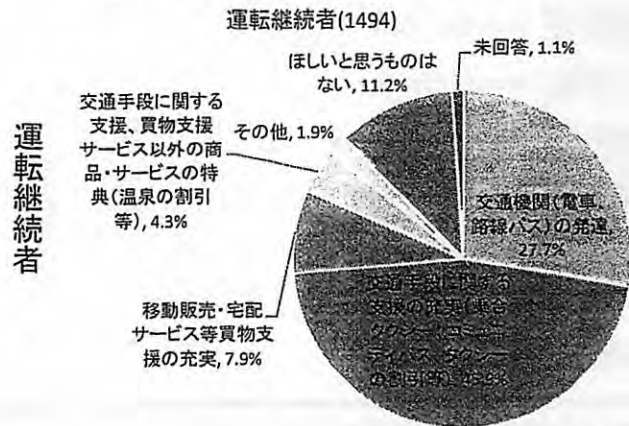
【支援制度の周知は十分だと思うか】



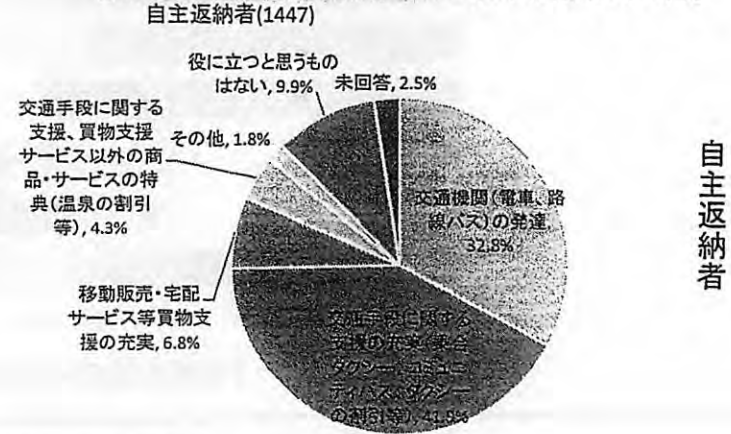
7. 自主返納者のために必要な支援と情報

- ◆ 求める（役に立つと思う）支援として、「交通機関の発達」や「交通手段に関する支援の充実」と回答した者が、運転継続者、自主返納者ともに7割を超える。
- ◆ 自主返納に関し高齢者講習で特に取り入れてほしいこととして、各種支援（交通手段、買物支援、返納した場合の特典など）に関する情報提供と回答した者が約8割を占める。

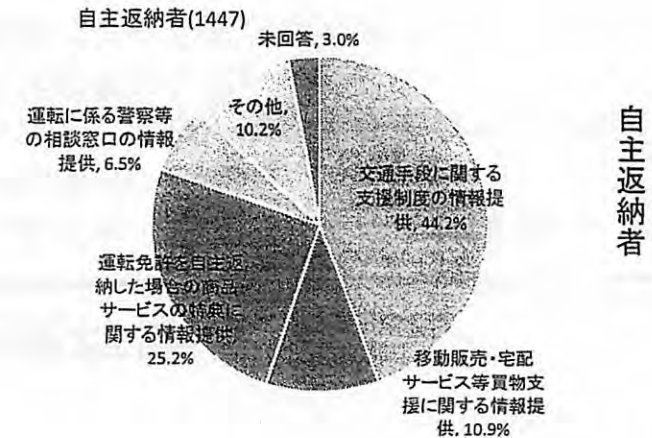
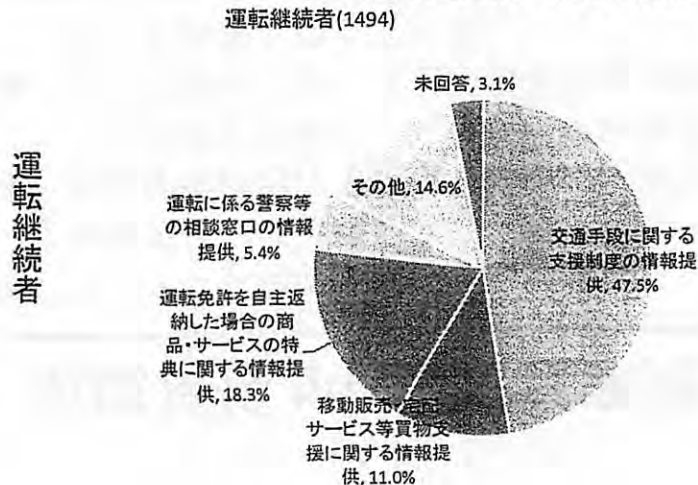
【運転継続者が求める支援の内容】



【自主返納者が役に立つと思う支援の内容】



【自主返納に関し高齢者講習で特に取り入れてほしいこと】

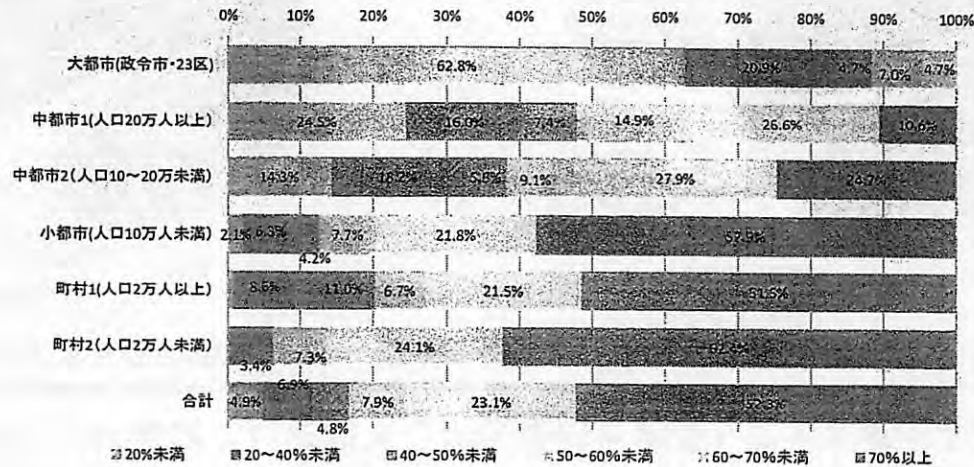


8. 地域特性からみた自家用車への依存度

- ◆ アンケート回答者の居住地について、都市規模（政令市・市区町村及び人口規模）により、地域を6つに分類した。（大都市／中都市1／中都市2／小都市／町村1／町村2）
- ◆ 各居住地における通勤・通学の利用交通手段について、鉄道・電車及び乗合バスの割合を公共交通分担率とし、自家用車の割合を自家用車分担率とした。（※）
- ◆ 都市規模が小さいほど、自家用車分担率の高い地域が占める割合が大きくなり、マイカー中心の移動となっている。

※常住地別の通勤・通学の利用交通手段のうち、鉄道・電車及び乗合バス利用者数を15歳以上自宅外就業者・通学者数で除したものを公共交通分担率とし、自家用車利用者数を15歳以上自宅外就業者・通学者数で除したものを自家用車分担率とした。

【都市規模と自家用車分担率の関係】

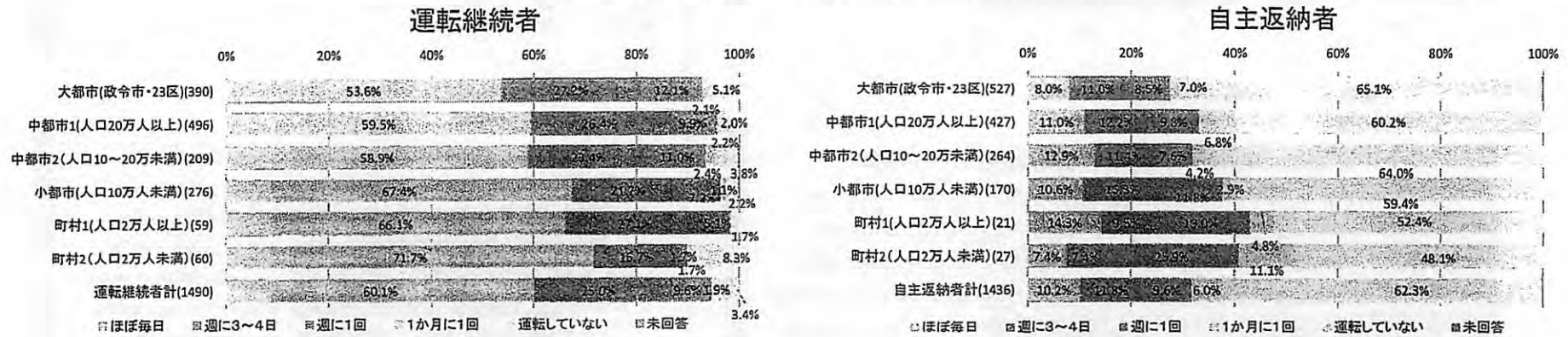


分類	都市規模	アンケート回答者数		市区町村の例
		運転継続者	自主返納者	
大都市	政令市 東京23区	390	527	札幌市、仙台市、横浜市、神戸市、千代田区 など
中都市1	人口20万人以上の市	496	427	函館市、青森市、前橋市、横須賀市 など
中都市2	人口10~20万人未満の市	209	264	立川市、海老名市、鎌倉市、沖縄市 など
小都市	人口10万人未満の市	276	170	つくばみらい市、和光市、逗子市、大月市、水俣市 など
町村1	人口2万人以上の町村	59	21	埼玉県寄居町、神奈川県寒川町・葉山町、広島府中町 など
町村2	人口2万人未満の町村	60	27	東京都奥多摩町、山梨県山中湖村 など

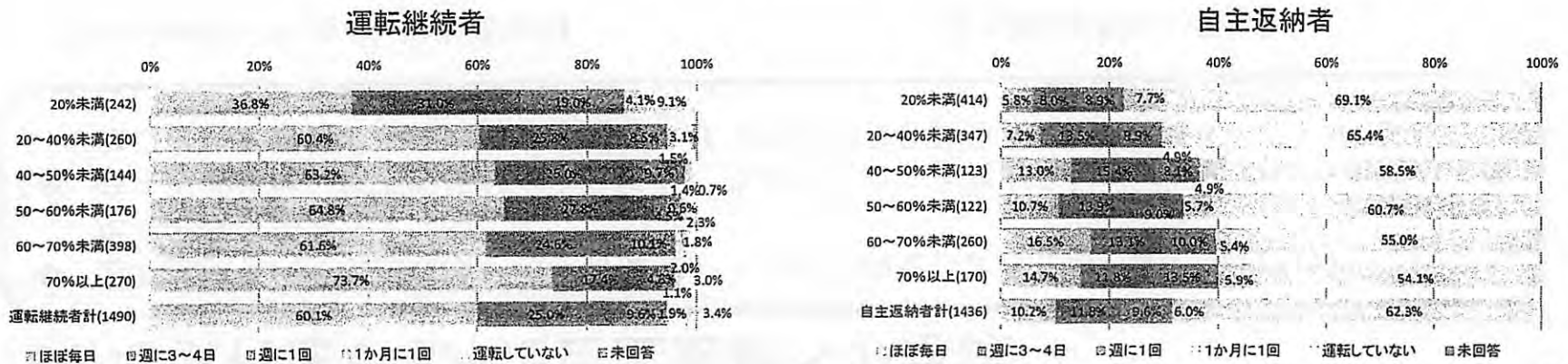
9. 地域特性からみた過去(返納前)の運転頻度

◆ 都市規模が小さい、あるいは、自家用車分担率が高いほど、運転継続者の過去の運転頻度は高くなり、自主返納者のうち返納前1か月間に少なくとも1回は運転した者の割合は大きくなる傾向がみられる。

【都市規模別の過去(返納前)1か月間の運転頻度】



【自家用車分担率別の過去(返納前)1か月間の運転頻度】

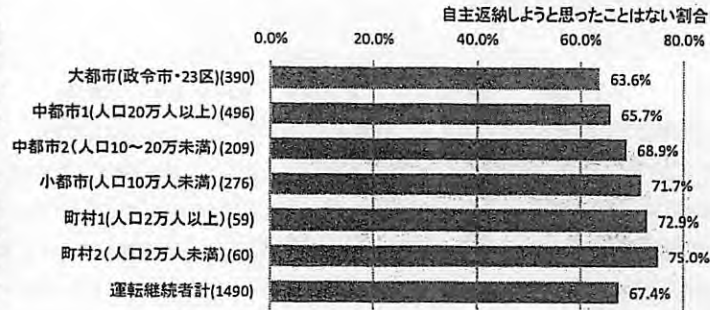


10. 地域特性からみた自主返納への意識

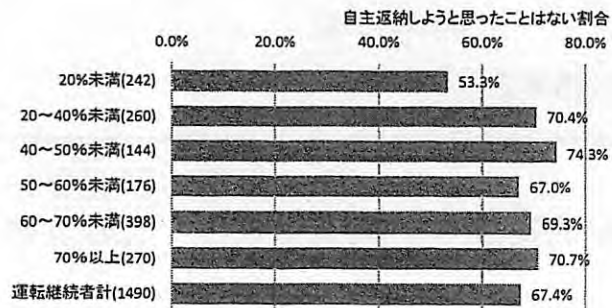
- ◆ 運転継続者は、都市規模が小さいほど、「自主返納をしようと思ったことはない」と回答した者の割合が大きくなる。
- ◆ 自主返納者は、都市規模が小さいほど、返納をためらう理由として「車がないと生活が不便なこと」と回答する者の割合が大きくなる傾向がみられる。

【自主返納をしようと思ったことはあるか】

都市規模別
運転継続者



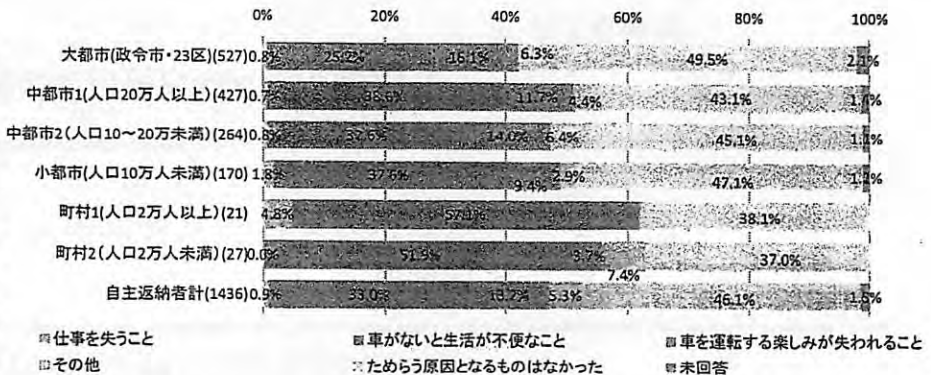
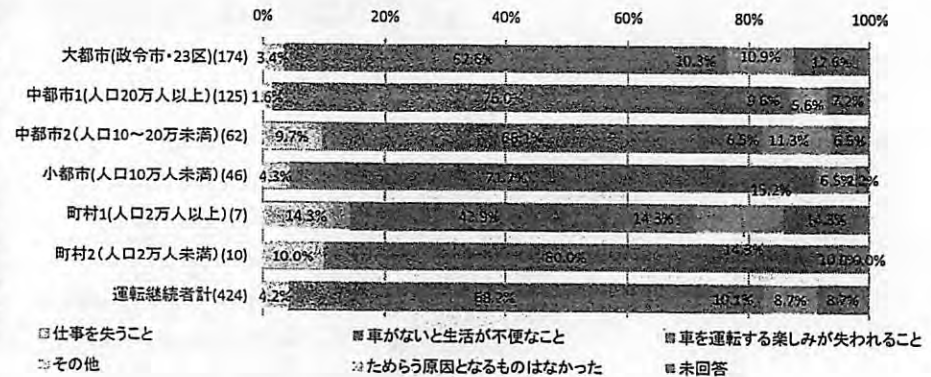
自家用車分担率別
運転継続者



都市規模別
運転継続者

都市規模別
自主返納者

【自主返納をためらう理由】

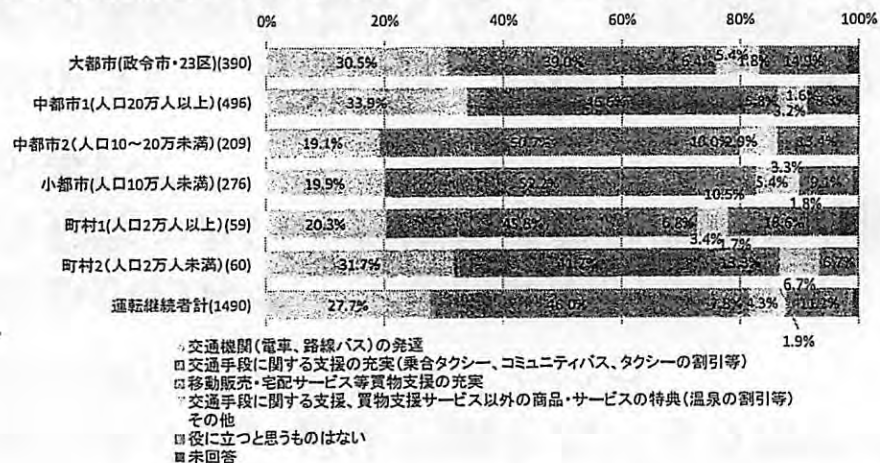


11. 地域特性からみた自主返納者のために必要な支援

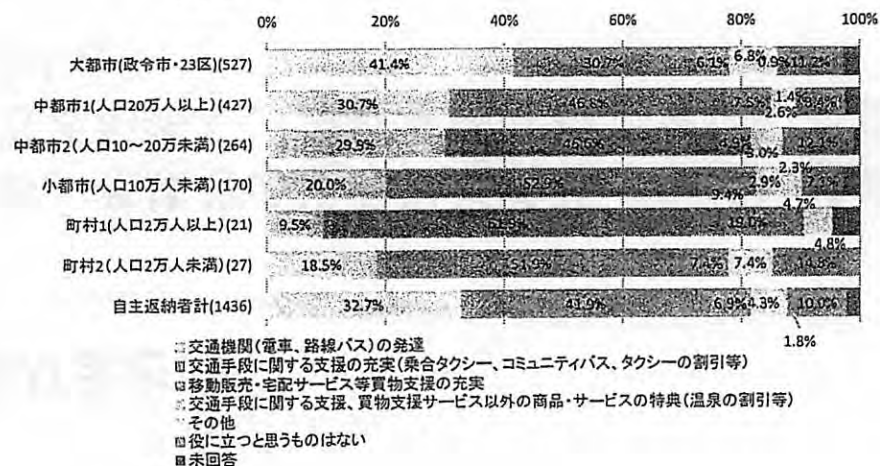
- ◆ 都市規模にかかわらず、「交通機関の発達」や「交通手段に関する支援の充実」が必要と回答した者が、運転継続者で約7割を占め、自主返納者で7割以上を占める。
- ◆ 自主返納者は、都市規模が小さいほど、「交通機関の発達」が必要と回答した者よりも、「交通手段に関する支援の充実」が必要と回答した者が多くなる傾向がみられる。

【都市規模別の運転継続者が求める支援の内容、自主返納者が役に立つと思う支援の内容】

運転継続者



自主返納者



12. 調査結果のまとめ

- ◆ 買物、仕事、家族等の送迎、通院など生活に直結する目的で運転している者が多く、運転を趣味や生きがいと捉えている者は比較的少ない。
- ◆ 運転継続者の多くは、自主返納をためらう理由として「車がないと生活が不便なこと」を挙げている。
- ◆ 都市規模にかかわらず、「交通機関の発達」や「交通手段に関する支援の充実」といった移動手段に関する支援が必要と感じている者が多い。
- ◆ 都市規模が小さい、あるいは、自家用車への依存度が高いほど、運転継続者の運転頻度は高くなり、自主返納への意識は希薄になる。
- ◆ 都市規模が小さい地域の自主返納者は、電車や路線バスの整備よりも、乗合タクシーやコミュニティバスの割引等の充実が必要と感じる傾向がある。

京都府警察

[ホーム](#) > [交通安全](#) > [高齢者の交通安全](#) > 高齢者事故の特徴 (平成29年中)

高齢者事故の特徴 (平成29年中)

高齢者の交通事故発生状況

概況

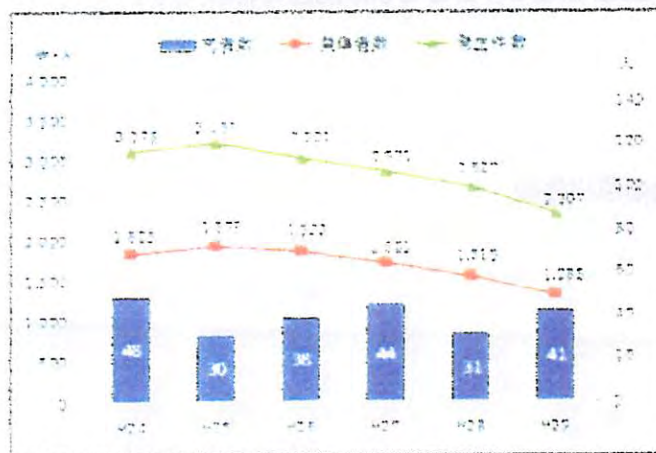
平成29年中に京都府内で発生した全交通事故は、7,145件（前年対比-942件）でした。そのうち高齢者（65歳以上の方）が関係する事故は2,307件（前年対比-320件）発生しています。

また、交通事故によって66人の方が亡くなりましたが、そのうち約62%に当たる41人を高齢者が占め、過去最高の割合となりました。

交通事故発生状況



高齢者の交通事故発生状況



特徴

シートベルトには、

- 衝突時の衝撃を軽減する
- 車外に放出されるのを防ぐ
- 運転姿勢を正しく保ち、運転疲労を軽減する

などの効果があります。



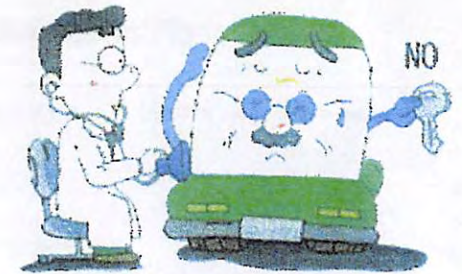
車に乗ったら、



自分を知る！

高齢ドライバーが第1当事者（原付運転以上）となる事故の割合は、増加傾向にあります。
 体調の悪い時や夜間で視界が悪くなった時など、運転を控えることも事故防止の秘訣です。

高齢ドライバーが第1当事者の事故件数



- | | |
|----------|----|
| ① 発見の遅れ | 8件 |
| ② 運転操作ミス | 5件 |
| ③ 判断の誤り | 1件 |
| ④ その他 | 1件 |

止まって確認!



シートベルトが命を守る!

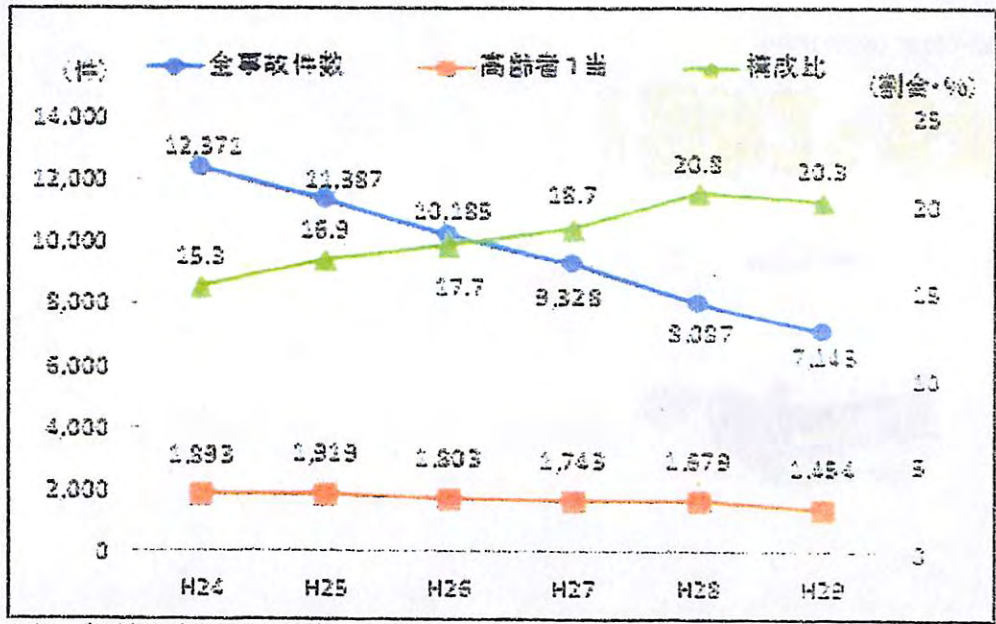
自動車乗車中の死者14人のうち、3人の方は、「シートベルトを着用していれば命が助かっていた可能性がある」と認められる事故でした。

シートベルトは命綱! 「ちょっとそこまでだから…」と油断せず、全席正しく着用して自分や同乗者の命を守りましょう。

衝突時に受ける衝撃力の目安 (正面衝突をした場合の衝撃力)

- | | |
|---------|-------------------------------|
| 40 km/h | 約6mの高さから落下した衝撃 |
| 60 km/h | 約14mの高さから落下した衝撃
(ビルの5階に相当) |
| 80 km/h | 約25mの高さから落下した衝撃
(ビルの9階に相当) |





また、加齢や病気に伴う身体や認知機能の変化により、運転に不安を感じる方やご家族から交通事故の心配をされている方は、「運転免許証の自主返納」について、一度考えてみてください。

運転免許証の自主返納の手続きについては、[「運転免許証の返納について」](#) (京都府ホームページへリンク) をご覧ください。)

高齢者の免許保有数と自主返納数



博士論文要旨

高齢者講習データによる高齢者ドライバーの運転特性分析と
ドライバー主導型の安全運転支援の研究

愛知県立大学 大学院情報科学研究科 博士後期課程 情報科学専攻

中野泰彦

第1章 序論

本研究の背景と目的について示した。近年、高齢ドライバーの数が急増し、それに並行して高齢者の死亡事故比率が増えている。平成元年の死亡者数に比較して若年者は減っているが、高齢者の比率は3倍弱も増えている。高齢者の比率が増えている原因は、高齢者人口が増えていることもあるが、高齢者特有の運転適正能力低下の問題を抱えているからである。高齢者は自分自身の問題を自覚して安全運転を心がけることで交通事故をできる限り起こさぬよう努力する傾向があるが、その努力にも限界がある。本研究の目的は、高齢者ドライバーの交通事故の削減のために、1)高齢者の運転特性の計測と、2)低下した運転適性能力をサポートする技術を研究報告する。

第2章 本論文の関連研究

本論文の研究に関連する先行研究についてまとめた。高齢者ドライバーの特性については、多種多様な側面から研究されている。近年、高齢者の人口増加は日本のみならず先進国で増えており、高齢者による交通事故は大きな社会問題の1つとなっている。そういった背景から高齢者の交通事故を削減するための研究は盛んになっており、その中から幾つかの代表的な研究事例を示した。先行研究には大きく分けて2つあり、1つは、高齢ドライバーの運転適性能力をドライバー毎に計測し、どの能力がどの程度変化しているかを定量評価する研究である。もう1つは、高齢ドライバーの劣化した運転能力をサポートする技術に関する研究である。本章ではそれぞれについて説明した。また、高齢者の中でも特に事故リスクが高いことが知られている認知症ドライバーに関する研究に関してもまとめた。

第3章 高齢者ドライバーの特性分析とリスク分析

高齢者ドライバーによる交通事故の削減のために、高齢者ドライバーの運転適正能力データの解析を実施し、危険ドライバーを判別する方法について示した。70歳以上の高齢者が免許更新時に義務付けられている高齢者講習（ドライビングシュミレータ試験、実地試験、認知試験など）でのデータを集めた大規模データから危険ドライバーを判別する手法である。大規模データの分析の結果、危険ドライバーの特徴である行動先行型の特徴が認知症疑いドライバーに含まれることを見出し、危険ドライバーを推定できる可能性を示唆した。本研究で得られた高齢者講習テストを用いた危険ドライバーの評価方法と予測方法を、70歳以上の高齢者のみでなく、もう少し若い年代、たとえば認知能力が衰え始めるとされる60歳程度のドライバーに対しても同様に実施することで、危険ドライバーを早期に見つけることができる可能性を示唆した。

第4章 高齢者のサポート技術（指差し呼称）の提案

高齢者ドライバーの交通事故の原因として、特に心理的特性に着目し、注意力、集中力を改善し、危険ドライバーの特徴である行動先行型の特徴を抑制させる方法について示した。ドライバーの意識レベルを高めるために、覚醒レベルが下がったことを検知して対応するのではなく、現在の意識レベルに関係なくリスクが予想される地点近くで、常に意識レベルを向上させる“予防的な方法”として、ドライバー主導型の“指差し呼称”を用いる方法を提案した。指差し呼称の効果を、主観評価と客観評価の両面から定量的に評価した。定量評価指標として、①VAS (Visual Analog Scale)、②自律神経活動、③NIRS (Near-infrared spectroscopy)による脳活動評価、の3点を用い検証した。その結果、自律神経活動では個人差が大きく変化が安定してみられなかったものの、VASの主観的調査では注意力の改善がみられるとともに、NIRSによる評価では前頭葉の脳活動の賦活が観測され一定の効果が認められ、指差し呼称の効果が確認できた。

第5章 結論

高齢者の交通事故数を減らすことを目的とし、1)高齢者ドライバーの運転適正能力の衰えを計測する方法と、2)衰えた運転能力を補う方法についての研究をまとめた。前者の1)では、単なる計測ではなく、高齢者ドライバーで事故を起こす可能性がある危険なドライバーを判別する視点で研究を進め、後者の2)では、危険ドライバーの要因の1つである行動先行型の抑制に効果があると考えられる“指差し呼称”に着目し、その効果を定量評価した。運転能力を計測する方法に関

しては、運転に必要となる認知・判断・操作において、日頃の運転状態を計測できること、簡易に基礎能力を計測できることを目指し、高齢者講習データを集めた大規模データを用いることで危険ドライバーを判別できる可能性を見出した。衰えた運転能力を補う方法に関しては、人間主導型のドライバーサポートとして、指差し呼称を取り上げた。分析の結果、自律神経活動では個人差が大きく変化が安定してみられなかったものの、VASの主観的調査では、注意力の改善がみられるとともに、NIRSによる評価では、前頭葉の脳活動の賦活が観測され、一定の効果が認められ指差し呼称の効果が確認できた。

以上、本研究によって、高齢者ドライバーで事故を起こしやすい危険ドライバーを早期に見つけ、そのドライバーに指差し呼称を実施させることで、高齢者による交通事故を削減できる可能性があることが示唆された。

北近畿の
持続的発展を
めざして

第3回
テーマ

「高齢ドライバーによる 交通事故の実態と運転行動 ～運転免許返納問題をめぐって～」

福知山公立大学
地域創生セミナー

「高齢ドライバーによる交通事故の実態と
運転行動 ～運転免許返納問題をめぐって～」

講師 蓮花一己 氏

講演内容

日本が超高齢社会になるにつれて、高齢ドライバーの起こす交通事故がマスコミ等で報じられることも多く、高齢者講習などの対策がなされている。本講演では、高齢ドライバーの事故統計に基づいて、高齢者個人の事故リスクは誇張されており、高齢者の増大と身体的な弱さが見かけ上の事故リスクを高めていることを指摘する。一方、高齢者の運転上の弱点、とくに安全確認の不十分さ、徐行や停止の不履行、危険予測（ハザード知覚）の問題等を解説する。また、認知機能や脳医学的な観点で実施中の研究紹介を行う。高齢ドライバーへの対策として実施されている高齢者講習の概略と課題を述べる。免許返納は高齢者の生活の質を低下されるリスクがあり、運転支援を含む地域での取組の必要性について提言する。

第3回

日時 2018年1月20日(土)
15:00～17:00 受付 14:30～

場所 市民交流プラザ
ふくちやま
4階会議室 4-1

参加費 無料 定員 35名

申込みの際は氏名・住所・連絡先をお伝え下さい



帝塚山大学学長

蓮花 一己 氏

Renge Ichimi

講師略歴

1954年生まれ。京都府出身。大阪大学大学院人間科学研究科博士課程。帝塚山大学教養学部講師、助教授を経て、1998年より教授。学部改組により心理学部教授。2017年4月より帝塚山大学学長。交通心理学を専門として、ドライバー行動や事故多発地点の分析、交通参加者（子ども、高齢ドライバー）への教育手法の開発等の研究を実施。ドイツ、フィンランドに留学及び在外研修。(公社)全日本指定自動車教習所協会連合会・理事、(公財)国際交通安全学会・理事等。内閣府第10次交通安全基本計画専門委員。放送大学客員教授(「交通心理学」担当)。

申し込み・お問合せ
福知山公立大学 北近畿地域連携センター
〒620-0886 京都府福知山市宇堀3370
福知山公立大学 2号館 1階

共催：福知山公立大学市民学習・キャリア
支援センター 福知山公立大学
北近畿地域連携センター

TEL : 0773-24-7151

FAX : 0773-24-7152

Email : kita-re@fukuchiyama.ac.jp

Kita-re



福知山公立大学
The University of Fukuchiyama

The University of Fukuchiyama

高齢ドライバーの 交通事故の実態と運転行動 ～運転免許返納問題をめぐって

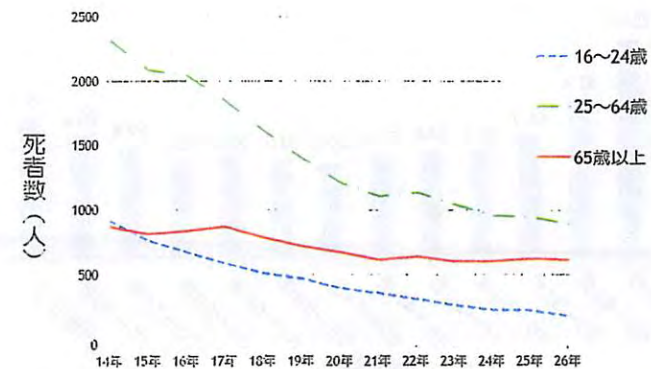


帝塚山大学 心理学部
蓮花 一己

目次

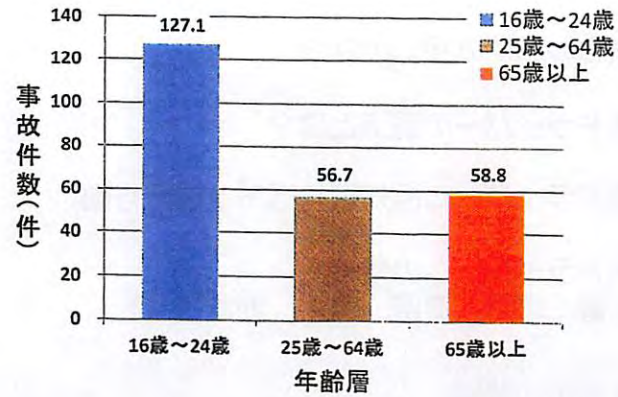
- 1 高齢者の事故は多いのか？
- 2 高齢ドライバーの弱点とは？
- 3 高齢ドライバーの認知機能低下と運転行動
- 4 高齢ドライバーへの対策
(教育, 車両, 道路, 個人, 地域社会)
- 5 免許返納の問題

図1 年齢別自動車運転中の死者数の推移 (第一当事者)



1 高齢者の事故は多いのか？

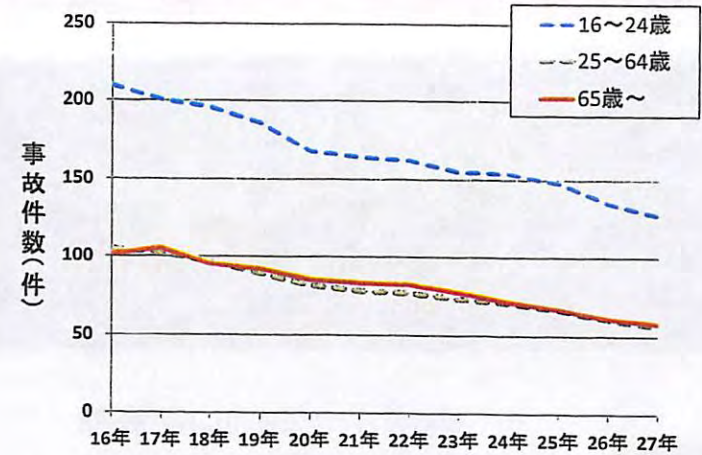
図2 免許人口当たりの事故件数
(免許保有者1万人当たり) (平成27年)



2018年1月20日(土)

常陸山大学心脳学部 図2-12

図3 免許人口1万人当たりの事故件数の推移

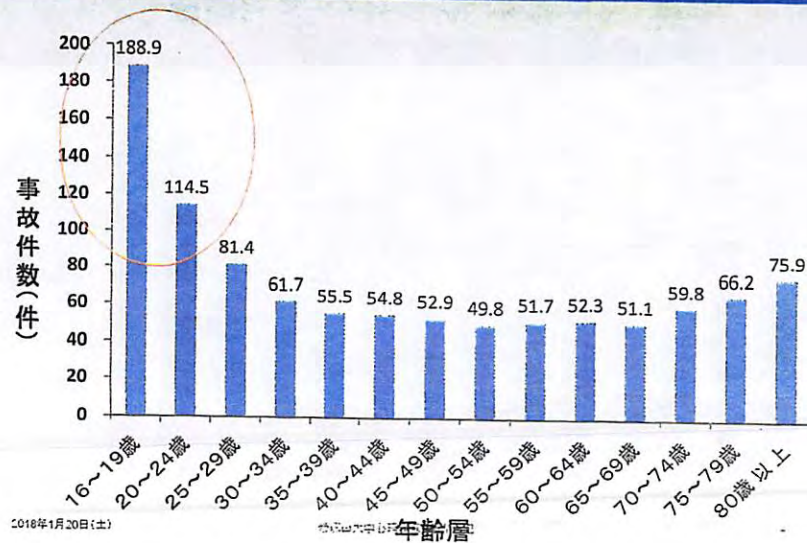


2018年1月20日(土)

常陸山大学心脳学部 図3-1

6

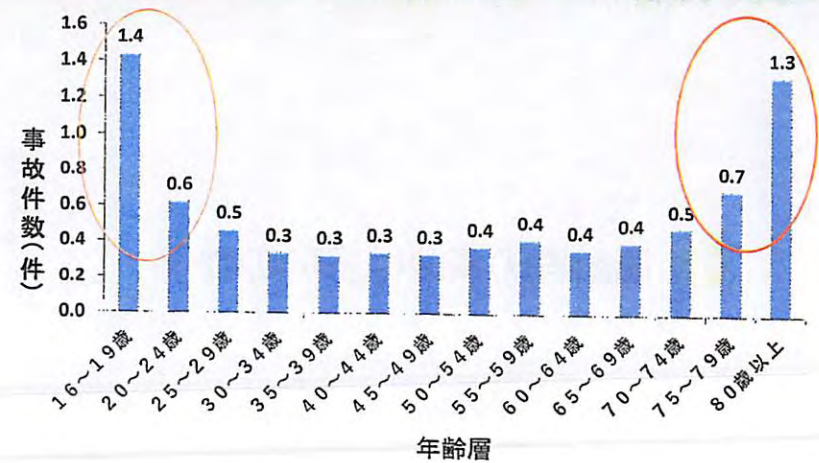
図4 年齢層別の免許人口当たり事故件数
(第一当事者) (平成27年)



2018年1月20日(土)

常陸山大学心脳学部 図4-1

図5 年齢層別の免許人口当たり死亡事故件数
(第一当事者) (平成27年)



2018年1月20日(土)

常陸山大学心脳学部 図5-1

2

高齢者の事故は多いか？

- 高齢者全体では、事故率は低下傾向
- 事故総数に占める高齢者の割合が上昇傾向
 - ⇒ (理由) 高齢者が増えているから
- 高齢者が他の年齢よりもとくに危ないわけではない
- 高齢者が多いので全体としては、事故防止の重要ターゲット
- 個人として見ると、若者より事故が少なく、壮年よりは多い
 - ⇒ 死亡事故件数には**身体の脆弱性が影響** (自分が死亡)
 - ⇒ **新たなタイプの事故** (逆走、ハダル踏み間違い)

高齢ドライバー対策の基本方針

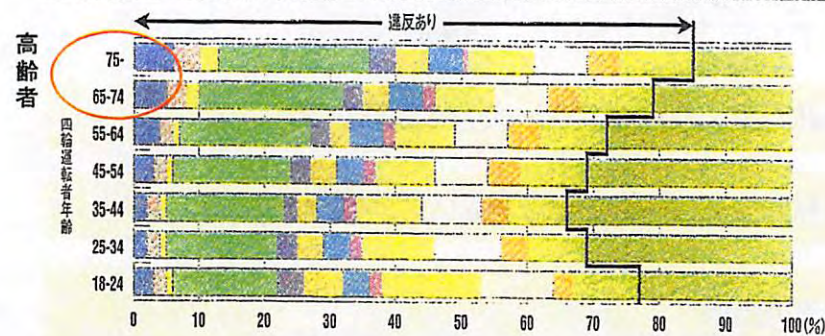
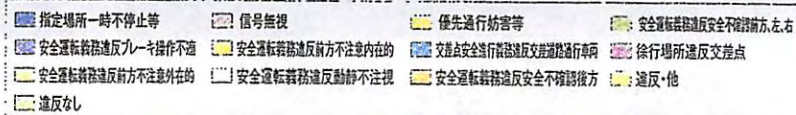
- 高齢ドライバーの増大傾向は今後も続く
 - とりわけ**後期高齢者**の増大
 - **女性の高齢ドライバー**も増大
- 高齢ドライバーの危ない側面とは何か？
- 高齢ドライバーの安全な側面とは何か？
- 対策の方針
 - ⇒ 危ない面を抑制し、安全な面を促進する

2 高齢ドライバーの弱点とは？

エラーによる違反

- 高齢者はヒューマンエラーによる違反、ひいては事故が多い。
 - アクセルとブレーキの踏み間違い
 - 高速道路での逆走
 - 信号無視

高齢ドライバーの違反率 (ITARDA)



2018年1月20日(注)

京都山大学心理学部 西花一己

13

運転行動の特徴

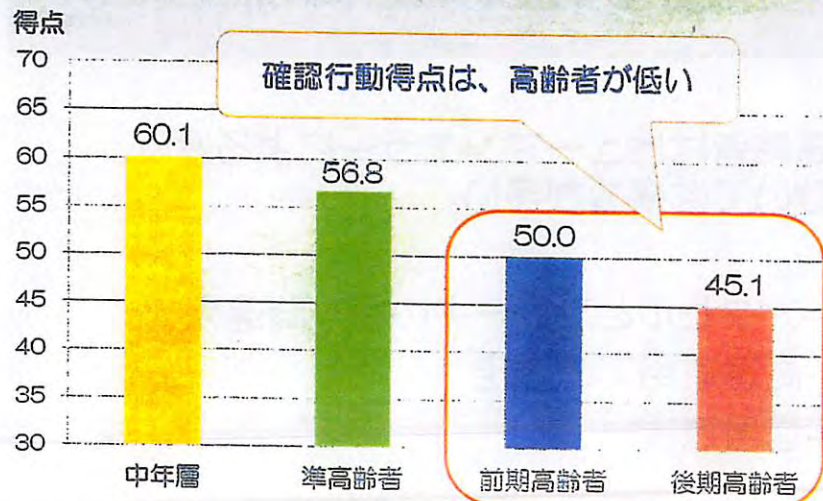
- 交差点での「止まって確認」が苦手
➔ 出会い頭事故が多い
- 高速道路の分合流での後方確認をしない
➔ 料金所での車両接触事故が多い

2018年1月20日(注)

京都山大学心理学部 西花一己

14

確認行動得点 (被験者全体)

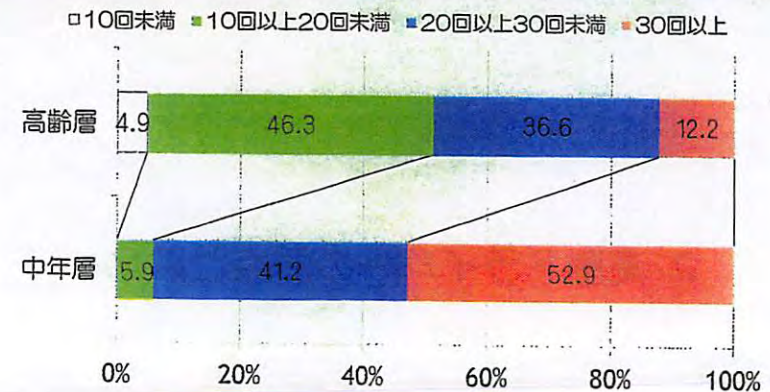


2018年1月20日(注)

京都山大学心理学部 西花一己

15

総確認回数の割合 (京都)



総確認回数の割合は、
高齢層が中年層に比べて低い

2018年1月20日(注)

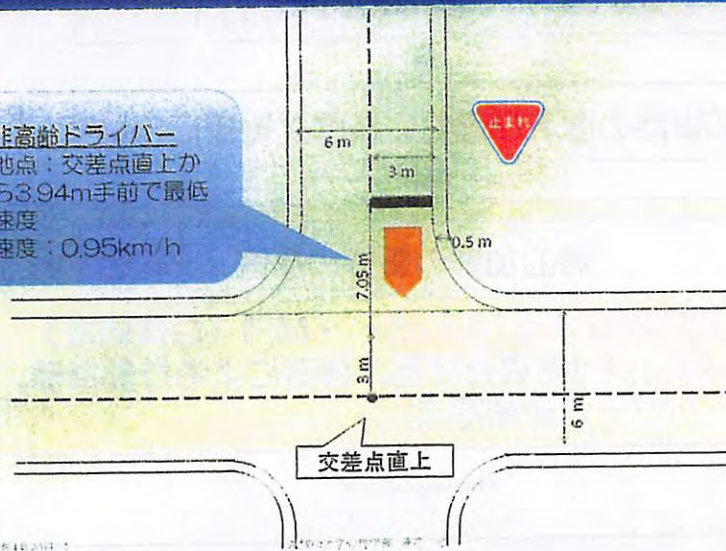
京都山大学心理学部 西花一己

16

非高齢ドライバー

一時停止規制のある無信号交差点で直進

- 非高齢ドライバー
- 地点：交差点直上から3.94m手前で最低速度
 - 速度：0.95km/h



高齢ドライバー

一時停止規制のある無信号交差点で直進

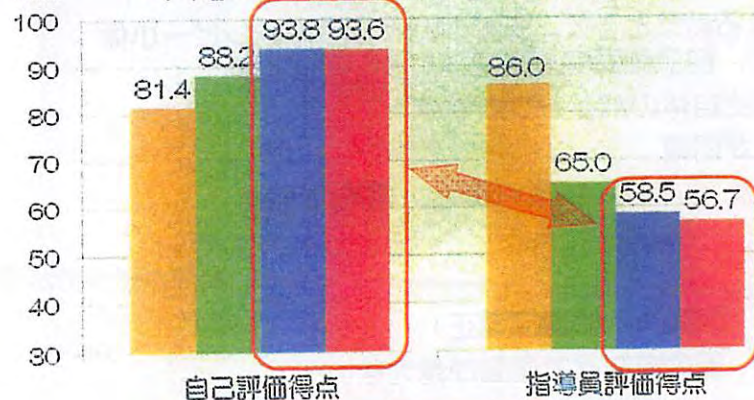
- 高齢ドライバー
- 地点：交差点直上から0.63m前で最低速度3.90km/h



運転技能の自己評価と指導員評価

得点

■ 中年層 ■ 準高齢者 ■ 前期高齢者 ■ 後期高齢者



高齢層は、自己評価得点に比べて、指導員評価得点が低い

高齢者の一時停止と確認行動

高齢者はリスク回避に必要な安全確認や一時停止行動に問題を抱える

- ✓ 交差点などでの左右確認が不十分である
- ✓ 見通しの悪い交差点や一時停止交差点で一時停止をしない傾向がある

自己評価が高くて過信傾向

3 高齢ドライバーの 認知機能低下と運動行動

目的

個人差の大きい高齢ドライバー



認知機能の低下が運転に及ぼす影響について

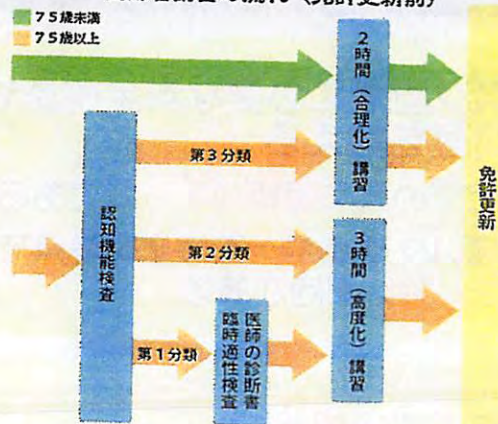


病的加齢の影響の研究

- 1) 認知機能検査 (MMSE) ・ MRI (白質病変)
- 2) 運転行動 (指導員評価, 機器による行動指標, ハザード知覚得点)

平成29年度からの高齢者講習 (3月12日)

高齢者講習の流れ (免許更新前)



病的老化

認知症

原因となる病気として、アルツハイマー病、レビー小体型認知症、前頭側頭葉変性症 (ピック病など)

- 認知症自体のパターンが様々
- 診断が困難
- 軽度認知障害 (MCI) の場合、運転が可能

視力障害

- 視力 (検査有, 眼鏡で矯正)
- 視野 緑内障などで周囲が見えない

認知機能検査 (MMSE) の実施

ミニメンタルステート検査 (MMSE)

- 世界で用いられているスタンダードなスクリーニング検査 (11項目30点満点)
 - 正常 (27点~30点)
 - 軽度認知障害の疑いあり (22点から26点)
 - 認知症などの認知障害がある可能性が高い (21点以下)
 - 正常値 (27点以上) をさらに2群に分割
 - MMSE高群 (30点) (特に問題なし)
 - MMSE中群 (27~29点) (少し認知機能低下の兆しあり)
 - MMSE低群 (22点~26点) (軽度認知障害の疑いあり)
- 注) 本研究では、21点以下の者が含まれていない

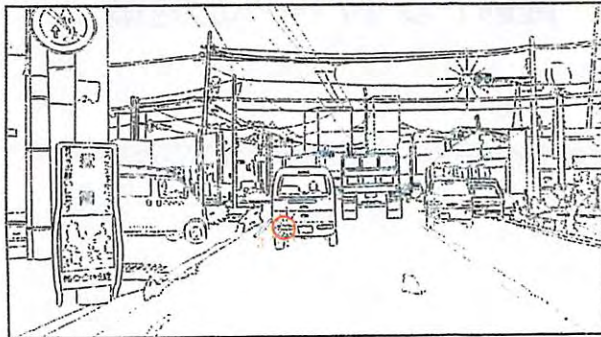
ハザード知覚

- 交通状況の危険予測能力を測定するために動画を見た後に、イラスト上でハザード (危険対象) をチェックする。
- 正解項目・・・予備調査で教習所指導員の60%以上が回答した項目
- 室内での調査
(テスト15場面、ハイビジョン動画)

ハザード知覚テストの回答例

練習問題

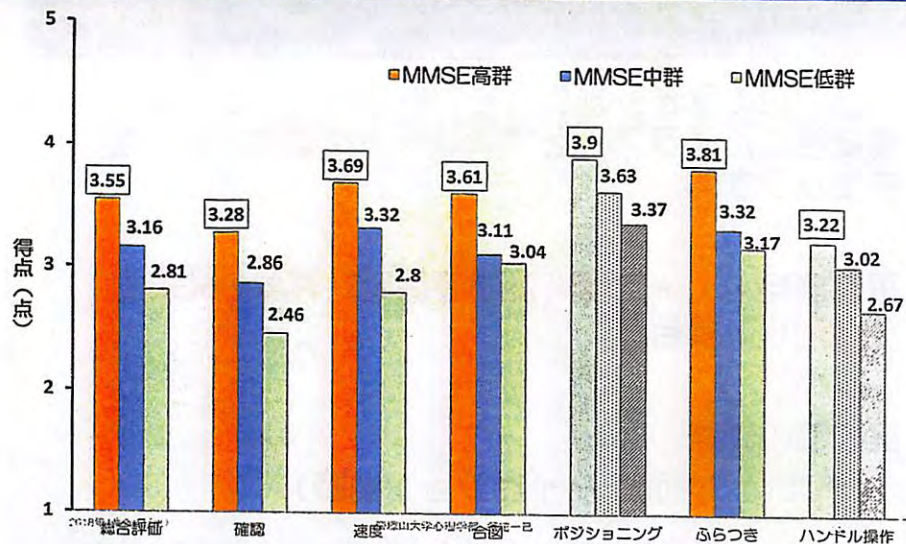
- ①危ないと思うものや気になる場所に○印をつけてください。
○印は、直径5ミリ程度で書いて下さい。
○印の数は、いくつでも結構ですので、ご自由にご記入下さい。
- ②○印をつけたものについて、どのくらい気になりましたか?
つけた○印の横に、当てはまる数字を記入して下さい。



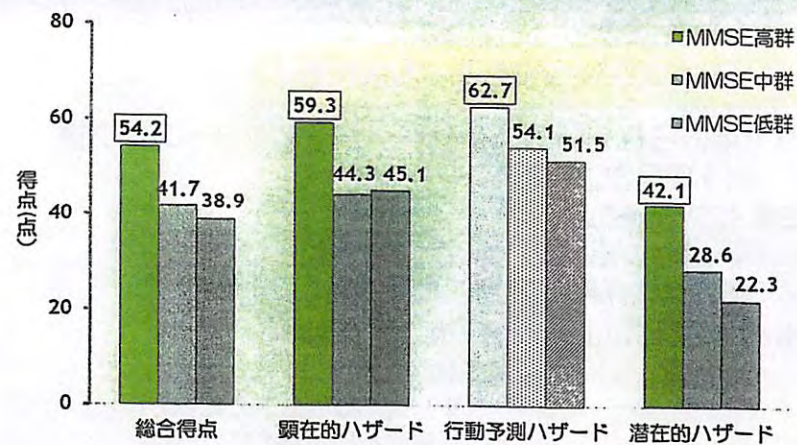
高齢者の運転行動とハザード知覚

- 認知機能の低下
 - ➡ 運転行動の指導員評価が低下
 - ➡ ドライブレコーダの結果も低下
 - ➡ ハザード知覚も低下
- 教育により、一定の改善が見られた

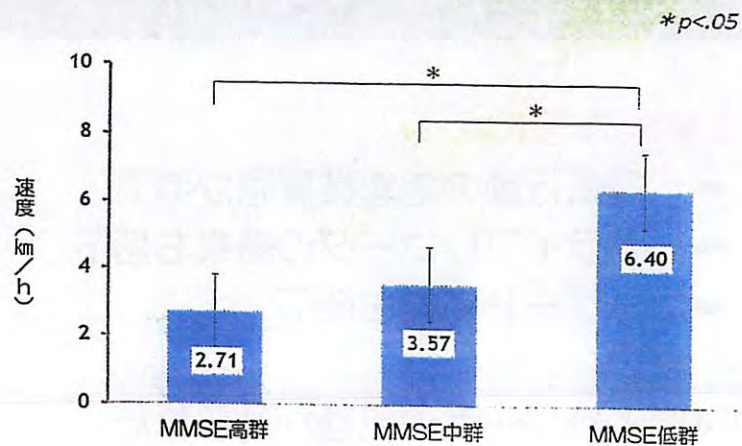
MMSE高群・中群・低群における指導員評価得点 (中村・蓮花・多田,2016)



MMSE高群・中群・低群における類型別 ハザード知覚得点 (中村・蓮花,2016)



MMSE各群の一時停止交差点左折時の走行速度 (時速)



4 高齢ドライバーへの対策

目的

個人差の大きい高齢ドライバー



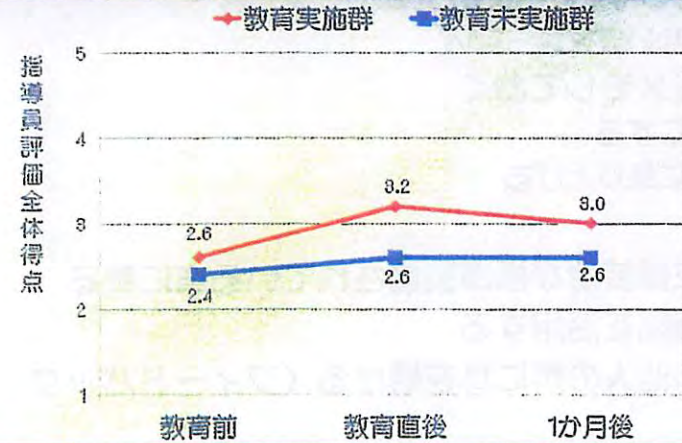
個人対応型の教育プログラムが必要



高齢者の弱点に応じた教育

- 1) 運転診断（ビデオ撮影）
- 2) コーチング法による教育（映像による教育）

図12 運転技能の指導員評価の変化



教育実施群は、教育後に指導員評価の上昇がみられた

結果のまとめ

- 教育の結果、指導員による運転技能評価は、教育実施群の得点が高くなり、教育効果が見られた
- 自己評価では過信が低下した
- 総確認回数等の行動指標は改善した
- 得られた効果の持続性に課題が見られたものの、一定の教育効果が見出された

シニア予備段階での運転診断や交通教育

- 50代から60代で教習所のリフレッシュ教習を受けてみよう。
 - － 運転診断で自分の悪い癖に気づいて改善する
 - － 歩行者や自転車利用者も安全講習の機会を見つけて受講する
- 病的加齢の高齢者は要注意
 - － 認知症や糖尿病、視野障害、無呼吸症候群(SAS)等の病気の恐れがある場合

運転で気を付けること

- 無理をしない（補償行動）
 - 知らない道を通らない
- 失敗をメモしておく
 - 車をこする
 - 段差に乗り上げる
- 運転支援装置が標準装備されている車に乗る
- 高速道路を活用する
- 家族や他人の声に耳を傾ける（フィードバック）

高速道路交通システム ITS

ITS=Intelligent Transport Systems

人と道路と自動車の中で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム

ASV=先進安全自動車

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車

5 免許返納の問題

免許返納で何が問題なのか？

- 安易な免許返納は社会的リスクの一つである
 - 生活圏の縮小
 - 社会的交流の減少
 - 健康状態の悪化
 - 高齢者の生活の質の低下
- 交通安全への効果も実証されていない
 - 高齢ドライバーの事故は減少するのか？
 - 高齢歩行者や自転車の事故が増加するのではないか？

免許返納で何が問題なのか？（２）

- 個人によっても地域によっても多様な現実を、免許の維持か、返納あるいは取り消しか、という2択、3択に固定してしまっている。

（例）

- 認知症 ⇒ 多様な実態がある
 - 病気の種類（アルツハイマー病、脳血管性、ピック病）
 - 病気の程度（急性か慢性か）
 - 病気の部位
- ↓
- 正常と重度認知症の間にあるグレーゾーン
 - 軽度認知障害（MCI）や初期認知症

2018年12月25日

認知症と運転免許の返納

高齢ドライバー支援への提言

- 軽度認知障害のドライバーは運転可能

- 認知機能診断
- 運転診断



- 個別の支援

- リハビリテーション（病院、福祉施設、自治会）
- 運転技能訓練（教習所）
- 運転支援装置の導入（メーカー、保険会社、行政）

2018年12月25日

高齢ドライバー支援への提言

10

免許返納者への対応

□免許返納希望者

- 認知機能診断（スクリーニング検査）
- 視覚診断 他
- 運転診断
- 中度、重度の認知機能低下 ⇒ 病院での診断
- 軽度あるいは健常者 ⇒ 程度に応じて個別の支援プログラムを運転支援センター（仮称）が策定
- リハビリテーション（病院、福祉施設、自治会）
- 運転技能訓練（教習所）
- 運転支援装置の導入（メーカー、保険会社、行政）

2018年12月25日

認知症と運転免許の返納

参考事例 高次脳機能障害のドライバー

- 脳血管障害、頭部外傷、脳腫瘍などによる高次脳機能障害の患者の場合、リハビリが進み、病状が回復するにつれて、運転を再開したいという希望を持つ。
- その場合、医師、作業療法士、教習所指導員がチームで取組み、本人や家族と相談しつつ、支援を実施している。
 - 岡山、静岡、新潟などで先進的な取り組みが行われている。
 - 現状は熱意のある専門家によって支えられている
 - 行政や地域の支援が求められる

2018年12月25日

高次脳機能障害のドライバー

11

地域で素敵なシニアライフを

- 充実した移動の確保は「生活の質（QOL）」を高め、豊かな生活を送るために大切
 - 健康で、安全で、元気な生活をおくる
- 免許返納の前に教育の機会を探す(教習所等で)
- 安全運転サポート車に乗る
- 病気に注意(病的加齢の影響)
 - ✓地域包括支援センター、医療機関
 - ✓教習所
 - ✓家族、地域社会の連携

高齢者講習受講者向けアンケート集計結果
※上段:件数、下段:構成比(%)

教習所とサンプル数

全 体	教習所			
	学鶴京 校自都 動府 車舞	車知京 学山都 校自府 動福	所動和 車田 教山 習自	車豊 教岡 習自 所動
500	149	52	199	100
100.0	29.8	10.4	39.8	20.0

全 体	年 齢					
	以 6 下 9 歳	7 7 4 0 歳	7 7 9 5 歳	8 8 4 0 歳	以 8 上 5 歳	無 回 答
500	11	132	192	95	55	15
100.0	2.2	26.4	38.4	19.0	11.0	3.0

全 体	年 齢		
	(平 均 歳)	最 小 値	最 大 値
485	77.61	69.00	94.00
100.0			

全 体	性 別		
	男 性	女 性	無 回 答
500	334	152	14
100.0	66.8	30.4	2.8

全 体	居住地			
	中 丹	丹 後	丹 波	但 馬
500	200	1	3	296
100.0	40.0	0.2	0.6	59.2

全 体	同居者(複数回答)				
	な し	と配 同偶 居者	同家 居族 と	そ の 他	無 回 答
500	71	248	171	6	11
100.0	14.2	49.6	34.2	1.2	2.2

全体	職業						
	なし	あり(なし) ~(農作)	農業	会社員	務団 体勤	その他	無回答
500	270	67	83	13	4	56	7
100.0	54.0	13.4	16.6	2.6	0.8	11.2	1.4

全体	現在使っている自動車等(複数回答)							
	普通自動車	軽自動車	軽トラック	バイク	スクーター	耕トラク 小型の農 用機	その他	無回答
500	253	211	133	25	12	54	7	5
100.0	50.6	42.2	26.6	5.0	2.4	10.8	1.4	1.0

全体	免許返納についてどうしたいか				
	た返免 く納許 ないは いしの	て返免 も納許 よを証 いしの	いもど いちら えらと	その他	無回答
500	370	34	75	17	4
100.0	74.0	6.8	15.0	3.4	0.8

全体	免許証を継続使用するために欲しい支援(複数回答)										
	特 に ない	等 す の 充 突 実	運 転 能 力 を 維 持 す る た め の 講 習	の 自 動 車 の 安 全 運 転 装 置 等	発 自 動 車 運 転 車 の 開	免 許 制 度 の 限 定	許 自 動 車 運 転 用 の 免	や 道 路 施 設 の 整 備	充 安 全 運 転 相 談 の	情 報 の 普 及	に 高 齢 ド ラ イ バ ー に 関 する 正 し い 情 報
500	141	133	141	62	93	26	82	43	137	7	
100.0	28.2	26.6	28.2	12.4	18.6	5.2	16.4	8.6	27.4	1.4	

全体	免許返納をするために欲しい支援(複数回答)								
	特 に ない	通 手 段 の 提 供	外 出 の た め の 交	仕 事 に 必 要 な 運	の 充 公 共 サ ー ビ ス	在 宅 で 利 用 で き	の る 在 宅 で 利 用 で き の 民 間 充	ど き の 割 引	其 他
500	132	261	35	108	111	133	6	30	
100.0	26.4	52.2	7.0	21.6	22.2	26.6	1.2	6.0	

「高齢ドライバーの免許証返納問題に関するアンケート」調査結果サマリー

1. 調査概要

- A) 調査対象：高齢者講習を受講した高齢ドライバー
- B) 調査方法：自記式アンケート
- C) 調査場所：京都府舞鶴自動車学校、京都府福知山自動車学校、和田山自動車教習所、豊岡自動車教習所
- D) 回収数：全回収数521サンプル、有効回収数500サンプル

2. 回答者の属性

- 居住地は「但馬」59.2%、「中丹」40.0%。「丹後」は1サンプル、「丹波」は3サンプルのみ。
- 年齢は、全体で「75～79歳」38.4%、「70～74歳」26.4%で、70代が6割強。80代以上は3割。平均年齢は77.6歳。中丹居住者は他の地域より平均年齢が低い。
- 性別は、全体で「男性」7割、「女性」3割。
- 同居者（複数回答として集計）は、全体で「配偶者と同居」49.6%が最多、「なし（一人暮らし）」は1割強（14.2%）。但馬居住者は他の地域より「家族と同居」の割合がやや高い。
- 職業は、全体で「なし」54.0%。中丹居住者は「なし」が65.0%。但馬居住者は「なし（農作あり）」「農業」「その他」の割合が中丹よりやや高い。
- 現在使っている自動車等は、全体で「普通自動車」50.6%、「軽自動車」42.2%、「軽トラック」26.6%が上位3位。

3. 免許証返納についての意向（Q1）

- 全体では「免許証の返納はしたくない」74.0%、「どちらともいえない」15.0%で、免許証返納に否定的な人が圧倒的多数派。

4. 免許証を継続使用するために欲しい支援（Q2）

- 全体では「自動ブレーキ等の安全運転装置」28.2%、「高齢ドライバーに関する正しい情報の普及」27.4%、「運転能力を維持するための講習等の充実」26.6%が上位3位。
- 中丹居住者は「高齢ドライバーに関する正しい情報の普及」、「運転能力を維持するための講習等の充実」が上位2位。
- 但馬居住者は「自動ブレーキ等の安全運転装置」、「高齢ドライバーに関する正しい情報の普及」が上位2位。

5. 免許証返納するために欲しい支援（Q3）

- 全体では「外出のための交通手段の提供（バス・タクシー等の公共交通手段やその他の移動手段など）」52.2%が1位。次いで2位は「継続的に利用できる商品やサービスの割引（バス・タクシー等公共交通機関の乗車割引、商店などでの割引、生命保険等の割引など）」26.6%、3位は「在宅で利用できる民間サービスの充実（買い物の配達、安否確認、宅配の受付など）」22.2%。
- 但馬居住者は他の地域より「在宅で利用できる民間サービスの充実」の希望割合がやや高い。

6. 免許証返納に関する自由意見（Q4）

- 回答内容を分類すると、「返納すると生活不便／移動のため運転必要」という意見が最多。「運転を続けたい、返納したくない」といった返納に否定的な意見が目立つ一方、「身体能力が衰えれば返納やむなし」「将来、返納を想定」という意見もみられた。

表1. 免許返納に関する自由意見(Q4)の回答内容分類件数(複数回答)

回答内容分類	回答件数
返納すると生活不便/移動のため運転必要	28
返納すると活動・交流が減る	6
運転を続けたい、返納したくない	14
現在異常なく、返納の必要なし	4
運転を継続できるよう努力・注力している	5
返納は考えるが、実行は難しい	3
自分で不安を感じたら返納	7
周囲から指摘されれば返納/家族と相談	4
将来、返納を想定	7
身体能力が衰えれば返納やむなし	9
交通手段の充実を要望	6
生活支援の充実を要望	5
講習・検査制度は重要/充実を要望	6
限定免許制度を要望	4
その他	7
特になし	45

表2. 免許返納に関する自由意見(Q4)～主な意見を抜粋

分類	免許返納問題についての自由意見(抜粋)	年齢	性別	居住地	居住地	返納意向
返納すると生活不便/移動のため運転必要	433 山間地区なので運転免許は生活必需品です	74歳	男性	豊岡市	但馬	×
	88 妹二人の病院介護の送迎が必要。今のところ返納は3年後をめどに考えています。	75歳	女性	舞鶴市	中丹	×
	364 車がなければどこにも行けない。町まで4km以上あり不可能	76歳	男性	丹波市	丹波	×
	169 山間部(バスの通っていない所)ではどうしても免許(車)がないと生活できない状況です。そのため車の返納は乗れる限り乗りたくて思っている。	82歳	男性	福知山市	中丹	×
返納すると活動・交流が減る	456 免許返納したら家の中に閉じこもることがなくなってしまう	76歳	男性	豊岡市	但馬	×
	399 山奥に住んでいますので、外に出る機会が持たず交流ができないので、外に出る手段が欲しいです	77歳	女性	朝来市	但馬	△
	200 自由に外出することができなくなるため、不自由を感じる。	81歳	男性	福知山市	中丹	△
運転を続けたい、返納したくない	269 あまりいつまでも乗りたくないが、交通の便、家族に車に乗る者がいないので、短距離でも乗れたらありがたい	77歳	女性	養父市	但馬	△
	278 車がなければとても不自由なので返納する気はない	86歳	男性	養父市	但馬	×
現在異常なく、必要なし	82 現在のところは異常を感じていないので、このままでよろしい	75歳	女性	舞鶴市	中丹	×
	488 当分、返納の必要は感じていない	74歳	男性	豊岡市	但馬	×
運転を継続できるように努力・注力している	400 家の方々の声を大事にしておられる方、但馬では自動車は足、いつまでも乗れる工夫を等々聞きます	83歳	男性	朝来市	但馬	×
	310 運転継続のため、卓球を約40年間継続中。生活維持のため、交通手段は田舎に住むほど必要であり、その代わりに乗る場合は別として、やはり一家庭で1人の運転手は必要である。しかし高齢化するので運転反応が遅くなるため、日頃から意識して鍛錬が必要である。	82歳	男性	朝来市	但馬	×
返納は考えるが、実行は難しい	336 運転について自分が不安に感じるのがいつなのか。感じたとして不安と不便とその時どちらを優先させるかな?	72歳	男性	養父市	但馬	その他
	378 80歳になったらとも考えています。今の状態なら何とかもう少しでもと、その時にならないと何も言えません。	78歳	女性	朝来市	但馬	×
自分で不安を感じたら返納	143 自分で運転が無理と思われるまで必要と思う	78歳	男性	舞鶴市	中丹	×
	324 自分で返納しなければならぬと感じた時に返納する	82歳	男性	朝来市	但馬	○
周囲から指摘されれば返納/家族と相談	46 周囲の人から言われれば検討します	70歳	男性	舞鶴市	中丹	×
	251 いつかは返納せねばならぬことは感じています。その時期については家族と相談の上、決定したい。	90歳	男性	朝来市	但馬	△
将来、返納を想定	270 今回のみで、次回は返納する予定	86歳	男性	豊岡市	但馬	△
	452 80歳になって考える	76歳	女性	豊岡市	但馬	△
身体能力が衰えれば返納やむなし	157 諸検査の結果、否と出たら強制的に返納すべきだと思う	75歳	男性	福知山市	中丹	×
	247 認知症になるか、その疑いが認められるようだと、我身の危険はもちろん、他人に迷惑をかけるので返納もやむを得ないのではないか。田舎の生活が不便になるなどとは言っておれない。	75歳	男性	朝来市	但馬	その他
	410 手、足、認知が衰えると止むを得ない	86歳	男性	朝来市	但馬	△
交通手段の充実を要望	233 交通手段が充実されれば免許の返納は考えたいと思います	78歳	男性	朝来市	但馬	×
	145 無料の公共交通機関等、行政の支援を切に希望します。	79歳	男性	舞鶴市	中丹	×
生活支援の充実を要望	327 ①返納できる交通手段の確保に対してもっと国レベルで支援してほしい。②買い物に対して自治体等で移動スーパーを考えてほしい。	74歳	男性	朝来市	但馬	その他
	58 今、高齢者の事故が多いので、高齢ドライバーのためにもっと多く講習をするとよいと思う	72歳	女性	舞鶴市	中丹	×
講習・検査制度は重要/充実を要望	356 年齢によると共に本人の技術にもいろいろであるが、互いのため、75歳以上になると認知症だけは検査講習が1年に1回ないし2年に1回は無料で義務づけられたらと考えます。	75歳	男性	朝来市	但馬	×
	403 田舎では交通手段がないため、免許がなく自動車運転ができなくなれば生活が成り立たなくなる。したがって早く自動運転等の技術を開発されて、それに適した免許制度を組む	74歳	男性	豊岡市	但馬	×
限定免許制度を要望	103 運転範囲(地域)限定条件付き免許等	76歳	男性	舞鶴市	中丹	その他
	301 生活に必要なため、特定の車(軽トラ)には限定免許でも欲しい	77歳	男性	朝来市	但馬	×
その他	184 ゴールド免許は返納なし	73歳	男性	福知山市	中丹	×
	446 身分証明書にかわる物があればいいです	74歳	女性	豊岡市	但馬	×
	505 年齢85歳には返納するようにすること。	75歳	男性	豊岡市	但馬	×
	444 白タク制度	78歳	男性	養父市	但馬	×