

## はじめに

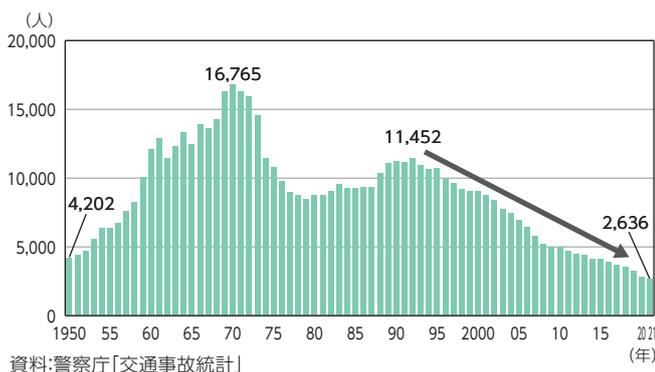
高齢ドライバーによる交通事故のニュースを、TVや新聞紙上で目にするが増えている。2019年4月に東池袋で発生した事故では、当時87歳だったドライバーが車を暴走させて交差点に進入し、歩行者や自転車などを次々とはねて、11人の死傷者を出した。これ以外にも、高齢ドライバーが高速道路の反対車線に進入して対向車と衝突したり、アクセルとブレーキを踏み間違えて店舗や住宅に突っ込んだりする事故が相次いで発生している。

全国の交通事故死者数は、30年近くにわたって減少基調を続けてきたが、そうしたなかでも、高齢ドライバーによる事故死者数の割合は高まっている。埼玉県では、今後、高齢ドライバーが増加していくと見込まれることから、その動向が注目される。以下では、埼玉県における高齢ドライバーの現状についてみていきたい。

## 減少する交通事故死者数

警察庁の交通事故統計によると、1950年に4,202人だった全国の交通事故死者数は、モータリゼーションの進展に伴って急激に増加し、1970年には16,765人に達した。いったん減少した後、バブル期に若干増加したが、11,452人となった1992年以降は再び減少に転じ、2021年には事故死者数は

## ●全国の交通事故死者数の推移



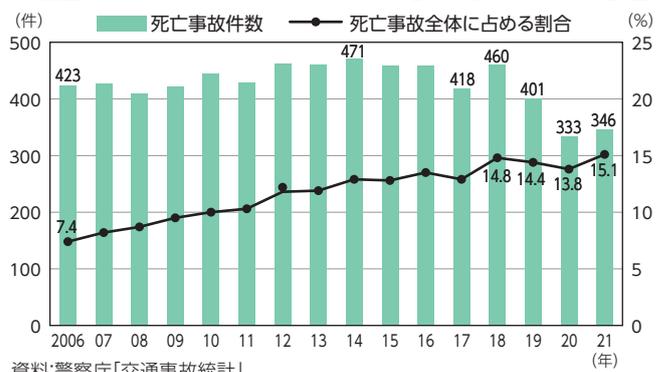
2,636人まで減ってきた。2020年と2021年については、コロナ禍で人々が移動の制限を受け、交通量が減った影響が加わっているが、これを除いても、事故死者数は減少基調を続けているとみられる。

事故死者数の減少は、シートベルトの着用義務付けが、運転席に加えて助手席や後部座席にも及んだことや、運転中の携帯電話による通話等の禁止、飲酒運転の厳罰化等が相次いで導入されてきたことが一因となっている。また、自動車へのエアバッグ装着の一般化や、自動ブレーキ(衝突回避システム)が設置された車の増加など、自動車の安全性能が大幅に向上してきたことも大きい。

## 高齢ドライバーによる事故の割合は上昇

全国の高齢ドライバーによる死亡事故件数は、コロナ禍を受けて足元で若干減少しているものの、死亡事故件数全体に占める割合は高まっている。

## ●全国の75歳以上のドライバーによる死亡事故件数および割合

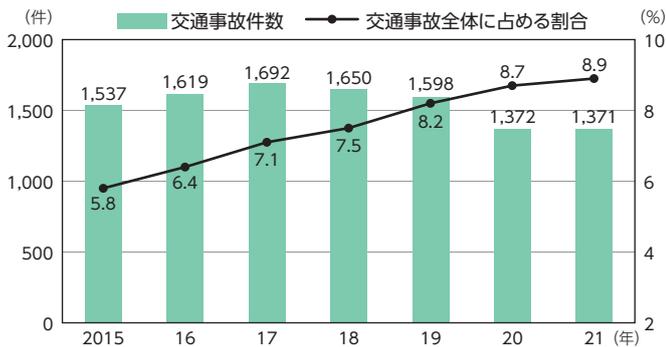


2006年に423件だった75歳以上のドライバーによる全国の死亡事故件数は、2014年には471件まで増加した。2018年に460件となった後、2020年に333件、2021年には346件となったが、死亡事故件数全体に占める割合は、2006年の7.4%から年々高まり、2021年には15.1%となっている。

埼玉県をみても、高齢ドライバーによる交通事故件数の全体に占める割合は高まっている。埼玉県における75歳以上のドライバーによる交通事故の件

数は、2015年には1,537件だったが、2017年に1,692件まで増加した後、2020年に1,372件、2021年には1,371件と減少した。しかし、この間の75歳以上のドライバーによる事故件数の全体に占める割合は、2015年の5.8%から年々上昇し、2021年には8.9%に達している。

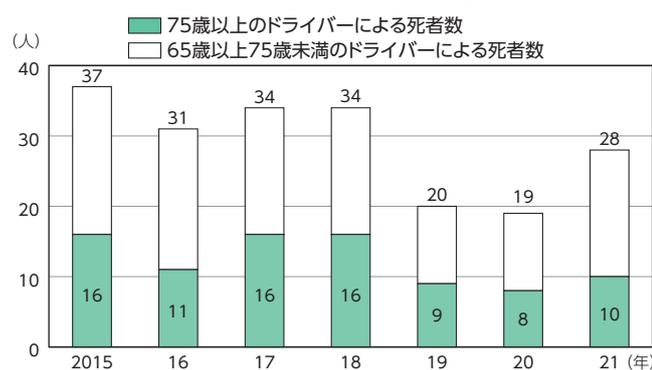
## ● 埼玉県の75歳以上のドライバーによる交通事故件数および割合



資料:埼玉県警察本部「交通事故統計」

ちなみに、この間の埼玉県における75歳以上のドライバーによる事故死者数をみると、2015年に16人、2016年に11人、2017年と2018年に16人となった後、2019年には9人、2020年には8人、2021年には10人になっている。

## ● 埼玉県の高齢ドライバーによる事故死者数の推移



資料:埼玉県警察本部「交通事故統計」

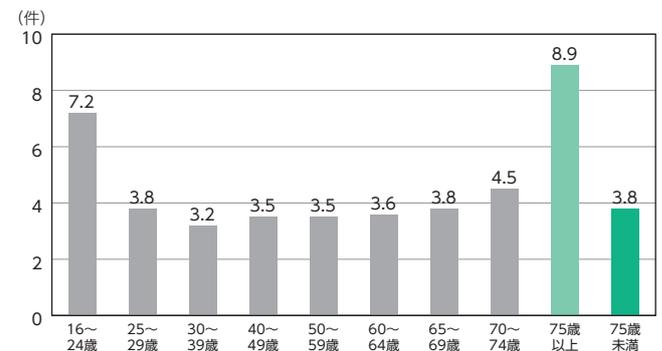
## 高齢ドライバーの認知機能

年齢階層別にみると、75歳以上のドライバーが交通事故を引き起こす件数は、その他の年齢階層に比べると多くなっている。

平成29年交通安全白書によると、2016年の年

齢階層別免許人口10万人当たり死亡事故件数は、免許を取得して間もない16~24歳で7.2とやや多いが、25~29歳では3.8に減る。30~39歳から65~69歳までは緩やかに増加するものの、70~74歳でも4.5にとどまっている。しかし、75歳以上による死亡事故件数は一気に8.9まではねあがり、75歳未満全体の3.8を大幅に上回る。

## ● 年齢階層別免許人口10万人当たり死亡事故件数(2016年)



資料:内閣府「平成29年交通安全白書」

警察庁の「平成29年中における高齢運転者による死亡事故に係る分析について」では、2017年に死亡事故を起こしたドライバーが受けた認知機能検査において、75歳以上のドライバーでは、「認知症のおそれあり(第一分類)」と「認知機能低下のおそれあり(第二分類)」と判定された人の割合が全体よりも高くなっており、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と分析されている。

## 道路交通法の一部改正施行

高齢ドライバーによる交通事故増加への対応などを狙いとする道路交通法の一部改正が、本年5月に施行された。

まず、70歳以上のドライバーが免許を更新しようとする場合、2時間の高齢者講習受講が原則として義務付けられた。また、75歳以上のドライバーの免許更新時には、従来は30分ほどの簡単な認知機能検査を受け、その結果に応じた高齢者講習の受講を義務付けられてきたが、今回の改正では一定の

違反歴のあるドライバーには、新設された運転技能検査(実車試験)が義務付けられ、不合格になると免許の更新が出来なくなった。

また、違反歴のないドライバーや実車試験に合格したドライバーについても、新たに設けられた認知機能検査を受けることとなったが、この検査で「認知症のおそれあり」と判定されると、専門医または主治医の診断を受ける必要があり、実際に認知症と診断された場合には、やはり免許の更新が出来なくなった。

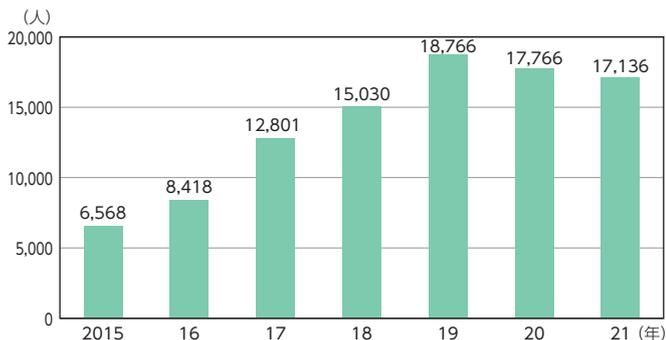
ちなみに、今回の改正では「安全運転サポート車(サポカー)限定免許」の制度が創設された。これは、自動ブレーキやペダル踏み間違い加速抑制装置等の先進安全機能を備えた車に限定した免許である。現時点では、限定免許に切り替えてもドライバーの側に具体的なメリットはないものの、高齢になっても運転を希望するドライバーにとっては、免許更新に難色を示す周囲の家族などの理解を得やすくなる効果はあるかもしれない。

## 増加が見込まれる埼玉県の高齢ドライバー

高齢ドライバーによる交通事故のニュースがマスコミを賑わせるなか、家族などの勧めもあって、運転免許の返上(申請による取消)を行う高齢者が増えている。

埼玉県の75歳以上のドライバーの中で、運転免許を返上した人の数は、2015年には6,568人だっ

### ●埼玉県における75歳以上の運転免許返上者数の推移

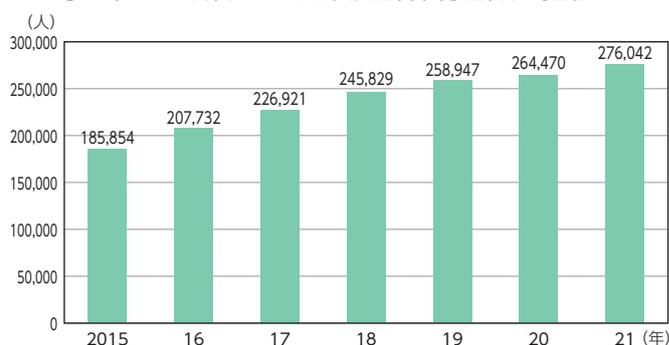


資料:警察庁「運転免許統計」

たが、2017年の12,801人を経て、2019年には18,766人まで増加した。2020年は17,766人、2021年は17,136人となっている。

しかしながら、運転免許を返上する人が増加するなかでも、2015年末時点で185,854人だった埼玉県の75歳以上の運転免許保有者数は、年々増加を続け、2021年末には276,042人に達している。

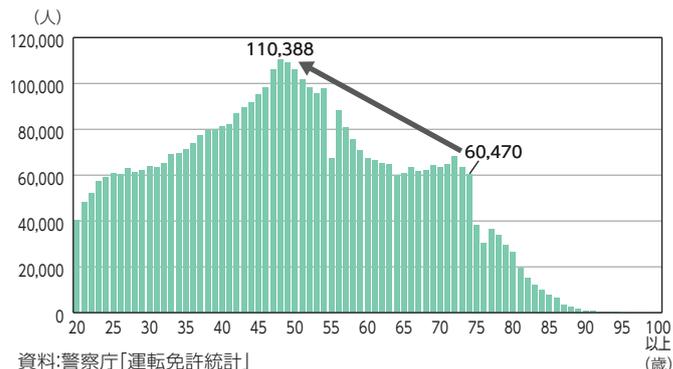
### ●埼玉県の75歳以上の運転免許保有者数の推移



資料:警察庁「運転免許統計」

埼玉県は、全国の中でも若年層の比率が高く、高齢化が遅れていたが、2022年からは団塊の世代が75歳に到達し始めた。2021年末の時点で74歳の運転免許保有者は60,470人と75歳以上の年齢層と比べると非常に多い。団塊の世代より下の年齢層をみても運転免許保有者の数は更になくなっており、この先、県外への転出や死亡に伴う減少分を考慮しても、県内の75歳以上の免許保有者数は増加していくと見込まれる。これに伴って、県内の高齢ドライバーによる事故も増える可能性が高い。

### ●埼玉県の年齢別運転免許保有者数



資料:警察庁「運転免許統計」

## 地域公共交通計画の作成

埼玉県内でも運転免許返上の動きは徐々に広がっているものの、鉄道やバスなどの公共交通機関を手軽に利用することが難しい地域では、車を手放せないと考える人も多い。

自治体の側でも、小回りの効くコミュニティバスの運行やタクシー利用時の補助金給付など、車を手放した高齢者への支援を行っているものの、財政上の負担も大きく、維持が厳しい自治体は少ない。国土交通省の調査によれば、乗り合いバス事業の収支はその多くが赤字を抱え、事業の縮小・撤退が進んでおり、人口の減少率が高い地域ほど、公共交通機関の空白地の割合が高いとされる。

地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくりや観光振興、さらには健康・福祉や教育等様々な分野に大きな効果をもたらし、地域社会全体の価値を高めることにつながる。こうした背景を受けて、2020年11月に施行されたのが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法である。この法律では、地方公共団体は、地域公共交通計画の作成が努力義務とされているが、2021年9月末現在、埼玉県内で作成を終えている市町村は19にとどまっており、進捗状況に遅れがみられる。

計画の作成を終えている県内市町村の状況をみると、例えば、狭山市は市内の二つの病院が運行している送迎バスの空席を活用して、市内の交通空白地域から最寄りの公共交通機関等への移動の支援を行っており、市内在住で70歳以上等の条件を満たせば、無料で利用が可能になっている。

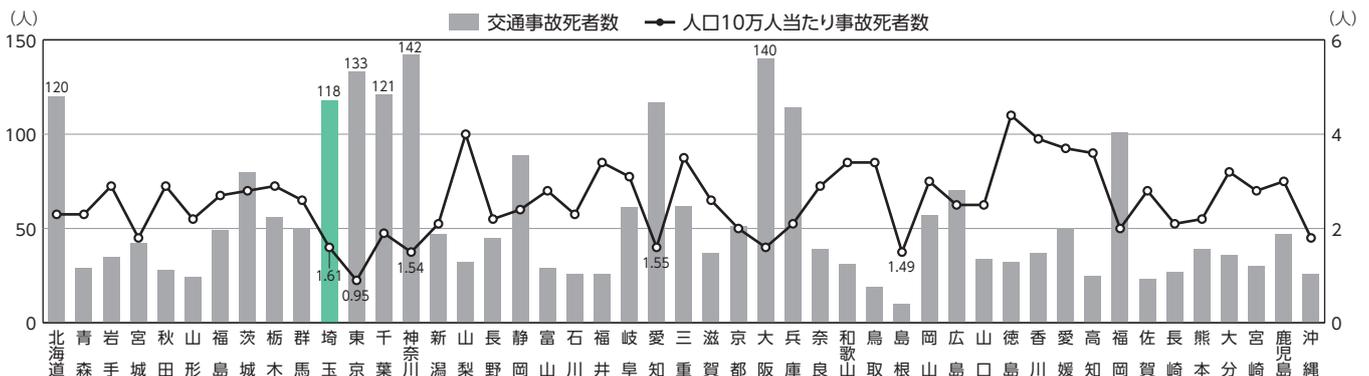
また、飯能市は介護保健施設の送迎車の空席を活用して、地域住民にも利用可能とすることで、路線バスの空白時間帯における住民のおでかけの足を確保する取り組みを行っている。

## おわりに

2021年の都道府県別の事故死者数をみると、最も多かったのは神奈川県で142人で、以下、大阪府の140人、東京都の133人、千葉県121人、北海道120人と続き、埼玉県は全国で6番目に多い118人だった。

人口10万人当たりの事故死者数でみると、埼玉県は1.61人と全国で5番目に少ないが、人口や交通量の多い都心部の都道府県の事故死者数はどうしても多くなる。この先、高齢者ドライバーの増加に伴って、埼玉県内の事故死者数は増加することが懸念される。運転免許の返上やサポカーの普及促進と並行して、地域公共交通の充実を積極的に進めていく必要があるだろう。（井上博夫）

● 都道府県別の交通事故死者数と人口10万人当たり事故死者数(2021年)



資料:警察庁「交通事故統計」