2023.05.17まちと交通勉強会

高齢ドライバの
自動車利用の実態と特徴

山岸未沙子

はじめに

○交通安全白書では，ここ数年「高齢ドライバ」に関わる特集記事

平成29年

平成28年度　交通事故の状況及び交通安全施策の現況

特集「高齢者に係る交通事故防止」

- はじめに
- I　高齢者を取りまく現状
- II　高齢者に係る交通事故防止に向けた取組
- III　高齢者に係る交通事故防止に向けた更なる対策の推進

令和2年

令和元年度　交通事故の状況及び交通安全施策の現況

特集「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策について」

はじめに

第1章　子供及び高齢運転者の交通事故の状況

- 第1節　少子高齢化の進展と交通事故
- 第2節　子供の交通事故の状況
- 第3節　高齢運転者の交通事故の状況

令和3年

令和2年度　交通事故の状況及び交通安全施策の現況

特集「道路交通安全政策の新展開」―第11次交通安全基本計画による対策―

はじめに

第1章　道路交通事故の発生状況

第2章　近年の道路交通事故の状況

- 第1節　交通事故死者及び重傷者の傾向
- 第2節　高齢者と子供の交通事故の傾向
- 第3節　歩行者及び自転車の交通事故の傾向
- 第4節　生活道路における交通事故の傾向

はじめに

○2019年11月19日BBC NEWS JAPAN
「【ジャパン2020】 高齢ドライバーの増加、日本の取り組みは」（抜粋）

日本は、世界でも有数の効率的かつ網羅的な公共交通システムを持つことで知られる。一方で、車両保有台数は8000万台近くと、車好きの国でもある。さらに現在、国民の5人に1人が70歳以上という世界有数の高齢化社会に突入している。その国がいま、デリケートな問題に直面している。国民の高齢化が進む中、どのように交通事故を防ぐのか？

--中略--

こうした安全対策にもかかわらず、高齢者に安全に運転してもらう万能の対策はない。それが最大の問題だ。誰もが同じように年を取るわけではないし、ライフステージも人それぞれだ。世界保健機関（WHO）で障害・リハビリ事業を担当するアラナ・オフィサー氏は、「この年齢のこの時点でこの能力が減衰しやすい、ということは言えない」と指摘する。

さらに、高齢運転者を専門に調べるイギリスの研究機関によると、若いドライバーの方が高齢者よりも危険な運転をするという結果も出ている。上述の日本の交通白書によると、16～19歳の運転者による死亡事故件数は10万人あたり11.1件と、最高水準だった。また、米疾病対策センター（CDC）は、高齢者が交通死亡事故を起こしやすいのは、高齢者の方が加齢に伴う健康問題を抱えている確率が高いからだと指摘している。

オフィサー氏は、たとえば公共の安全を理由に何歳以上の全員から運転免許を取り上げるなど、厳密に年齢で区切る制限策を導入した場合、それは法律による年齢差別につながりかねないと話す。

はじめに

○2019年11月19日BBC NEWS JAPAN
「【ジャパン2020】 高齢ドライバーの増加、日本の取り組みは」（抜粋）

警察庁の分析によると、2017年に運転免許を返納した高齢者は40万人超と、1998年にこのプログラムが始まってから最多を記録した。しかし国立長寿医療研究センターの荒井秀典理事長は、免許返納が増えていることは「良い傾向ではない」と考えている。

--中略--

効果的な変更点として、オフィサー氏は荒井氏と同じ方向性を示した。つまり、高齢ドライバーが新しいライフステージに適応し、より長い間運転できるようにする包括的な計画だ。オフィサー氏は運転教育の継続に加え、首の関節炎によって左右の確認がしづらい人への作業療法、支援技術や車の改造などを挙げている。

「ドライバーの認知能力を高めれば、安全な運転を継続できる可能性はぐっと増える」とオフィサー氏は説明する。例えば、運転には欠かせないマルチタスクの能力などだ。

「私たちがすべきなのは、高齢者をこういうカテゴリーに押し込めるのではなく、年を取っても安全運転を続けられるようにするためにはどのような政策が必要なのかを見ていくことだと思う」

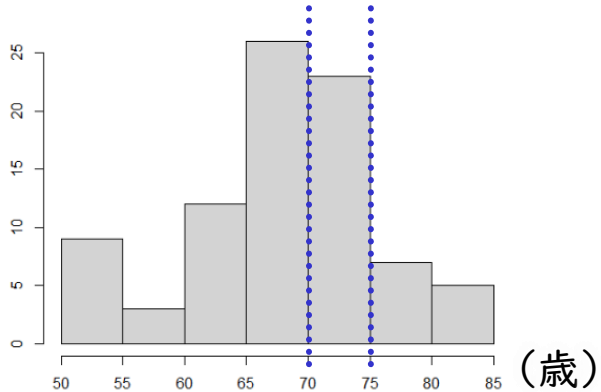
どのように自動車が使われているのか？

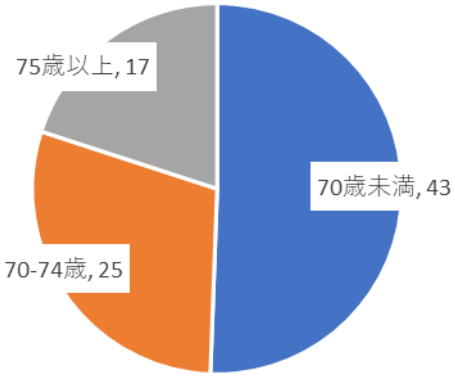
高齢ドライバの自動車利用の実態
-DAHLIA-DBより-

高齢ドライバの自動車利用実態【使用したデータ】

○名古屋大学COIのDAHLIA-DBから，50-83歳のドライバ85名のデータを使用

年齢構成





年齢群ごとの平均値

		70歳未満		70-74歳		75歳以上	合計
性別（男性/女性）		24名/19名		17名/8名		12名/5名	53名/32名
認知	MMSE（点）	28.9	>	27.6		27.8	28.3
	TMT A（秒）	31.3		36.3	<	44.3	35.2
	TMT B（秒）	77.8	<	105.0		127.1	94.9
視覚	静止視力	0.8		0.8		0.7	0.8
	コントラスト感度	1.10	>	0.88		0.95	1.01
運転への消極性（点）		2.1		2.3		2.3	2.2

高齢ドライバの自動車利用実態【参考情報】

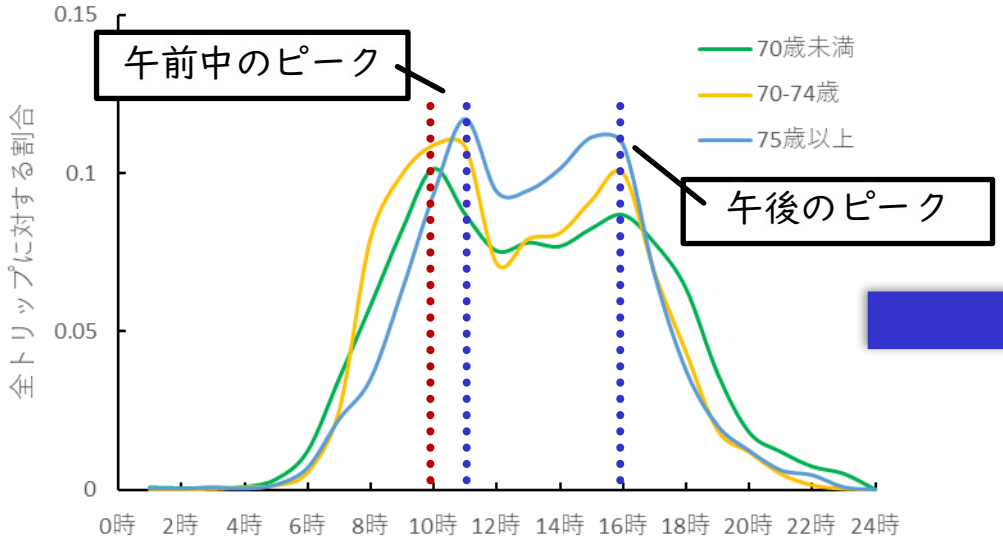
○運転に対する意識に年齢による偏りはなかった
○運転を続けたい年齢は，ドライバの年齢に依存

		年齢群			参考）認知機能※1	
		70歳未満	70-74歳	75歳以上	低群	高群
気がかりなことがあるか	全くない	6	11	4	6	15
	あまりない	16	8	5	8	21
	少しある	19	5	7	2	28
	大いにある	2	1	0	1	2
		49 %	24 %	44 %	18 %	45 %
やめようかなと思ったことがあるか	何回もあった	0	0	0	0	0
	少しはあった	4	1	2	1	6
	全くなかった	39	24	14	16	60
何歳まで運転を続けたいと思うか	70歳未満	2	0	0	0	2
	70-74歳	11 △	0 ▽	0	3	8
	75-79歳	14 △	2	0 ▽	3	13
	80-84歳	12 ▽	16 △	6	8	26
	85-89歳	4 ▽	6	9 △	2	16
	90歳以上	0	1	1	1	1

※1：Trail-Making Test-Part A

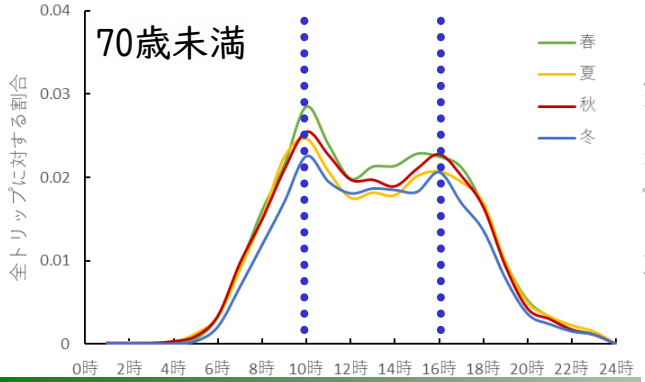
高齢ドライバの自動車利用実態【走行時間帯】

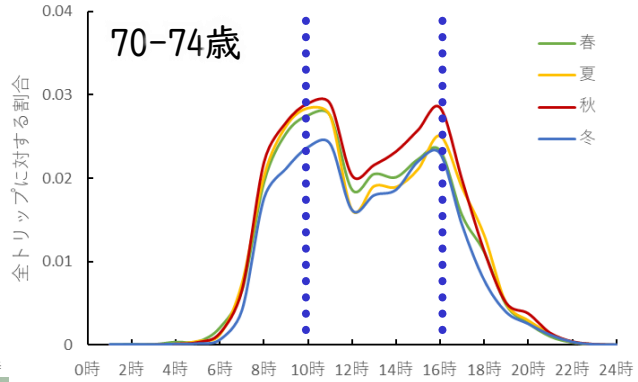
● ドライブレコーダの履歴記録から，運行情報を集計
○75歳以上は11時から16時，その他の年代は10時から16時
○季節ごとに集計してもほぼ傾向は同じ

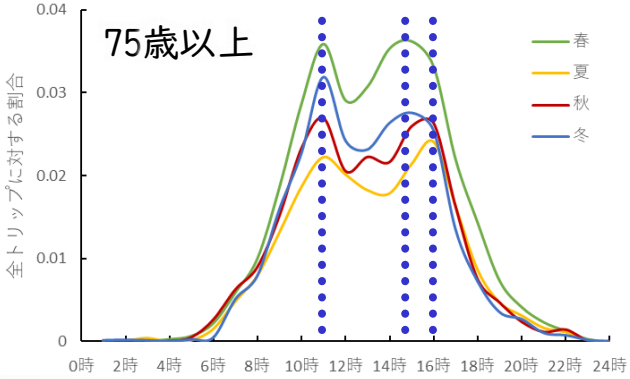


季節ごとに集計

※春：3-5月，夏：6-8月，秋：9-11月，冬：12-2月
※分母は各年代のトリップ数







高齢ドライバの自動車利用実態【頻度】

○1週間の自動車利用状況の比較
…75歳以上は他の年代に比べて日数と距離が少ない
…認知機能高群は低群よりもトリップ数が多く，距離が長い
…視覚機能高群は低群よりも距離，時間が長い
…消極的なドライバはそうでないドライバよりも距離が短い
○平均的な利用状況は1日7 km，19分のトリップを4回　×5日（/週）

		年齢群			認知機能※1		視覚機能※2		運転への消極性	
		70歳未満	70-74歳	75歳以上	低群	高群	低群	高群	Yes	No
トリップ（回/週）	平均値	23.4	24.0	19.1	18.2 <	24.1	22.5	24.4	22.4	23.4
	SD	10.0	8.0	10.5	6.8	9.9	9.7	9.6	9.6	9.9
日数（日/週）	平均値	5.3	5.5 >	4.6	4.7 <	5.3	5.2	5.4	5.2	5.3
	SD	1.0	1.0	1.5	1.2	1.1	1.2	1.1	1.2	1.0
距離（km/週）	平均値	178.5	139.2 >	109.2	131.2	159.4	141.9 <	199.2	137.7 <	185.8
	SD	82.3	70.7	48.9	66.2	80.2	69.2	94.7	74.9	76.2
時間（分/週）	平均値	473.4	421.8	333.5	370.2	449.5	400.1 <	561.8	405.3	484.7
	SD	269.0	260.4	169.6	177.8	268.9	211.5	356.1	263.2	228.5
頻度（%/月）	平均値	62	66	47	52	63	60	61	59	63
	SD	26	27	24	27	27	28	26	27	28

※1：Trail-Making Test Part A
※2：コントラスト感度

自動車利用実態のまとめ

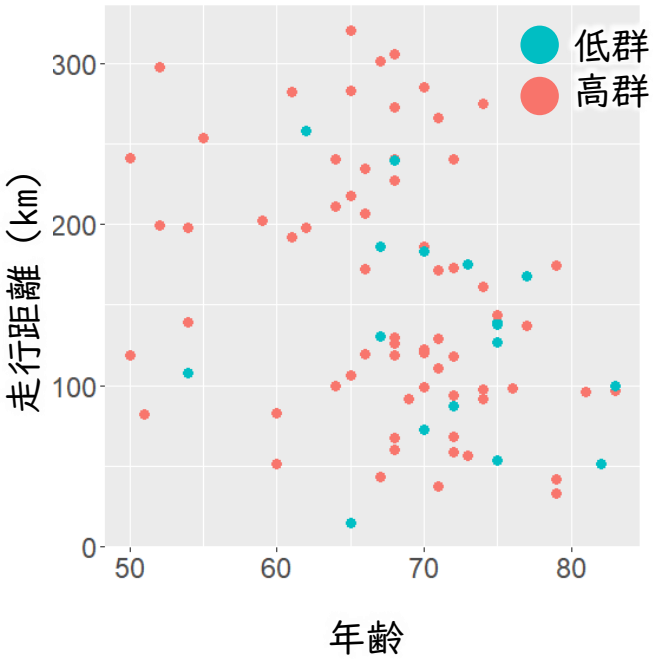
- 認知機能成績，視覚機能成績における年齢による差
  - 境界となる年齢は機能によって異なる可能性

- 走行時間帯のピークの間隔に年齢による差が示唆
- 平均的に，週5日，1日の運転で往復+2か所立ち寄りまたは複数回移動し，20～30 km程度走行
  - 自動車はほぼ毎日利用され，通院や買い物などの幅広い目的に対応
  - 自動車利用状況は，年齢だけでなく，認知機能や視覚機能，運転に対する意識によっても特徴づけられる

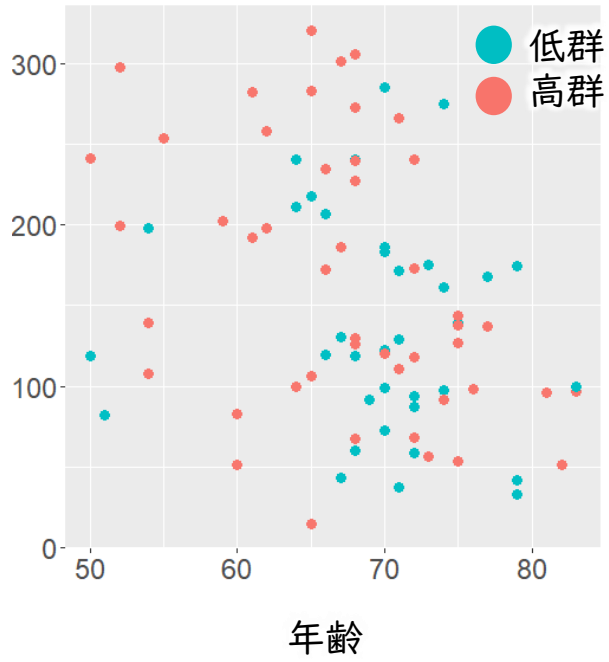
移動にとって自動車は重要な選択肢の一つ

参考資料1）年齢と利用状況（距離）

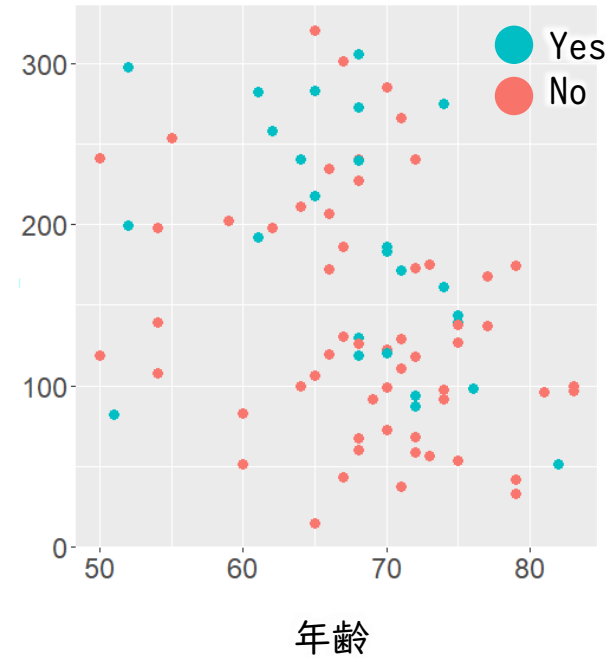
距離：
年齢と認知機能



距離：
年齢と視覚機能



距離：
年齢と運転への消極性



$r = -0.31$ （$p < .01$）

参考資料2）年齢との組み合わせ

※1：Trail-Making Test Part A
※2：コントラスト感度
※3：( ) 内の数字は人数
※4：交互作用なし

年齢群		70歳未満		70-74歳		75歳以上		
認知機能※1		低群（6）	高群（37）	低群（4）	高群（21）	低群（7）	高群（8）	
トリップ（回/週）	平均値	16.3	24.6	21.3	24.5	18.1	20.5	
	SD	6.5	10.0	6.4	8.3	7.5	13.5	
日数（日/週）	平均値	4.4	5.4	5.5	5.5	4.5	4.6	年齢の主効果
	SD	1.2	1.0	0.7	1.0	1.3	1.7	
距離（km/週）	平均値	156.2	182.1	129.6	141.0	110.8	102.6	
	SD	91.0	81.6	57.8	74.0	44.8	48.8	

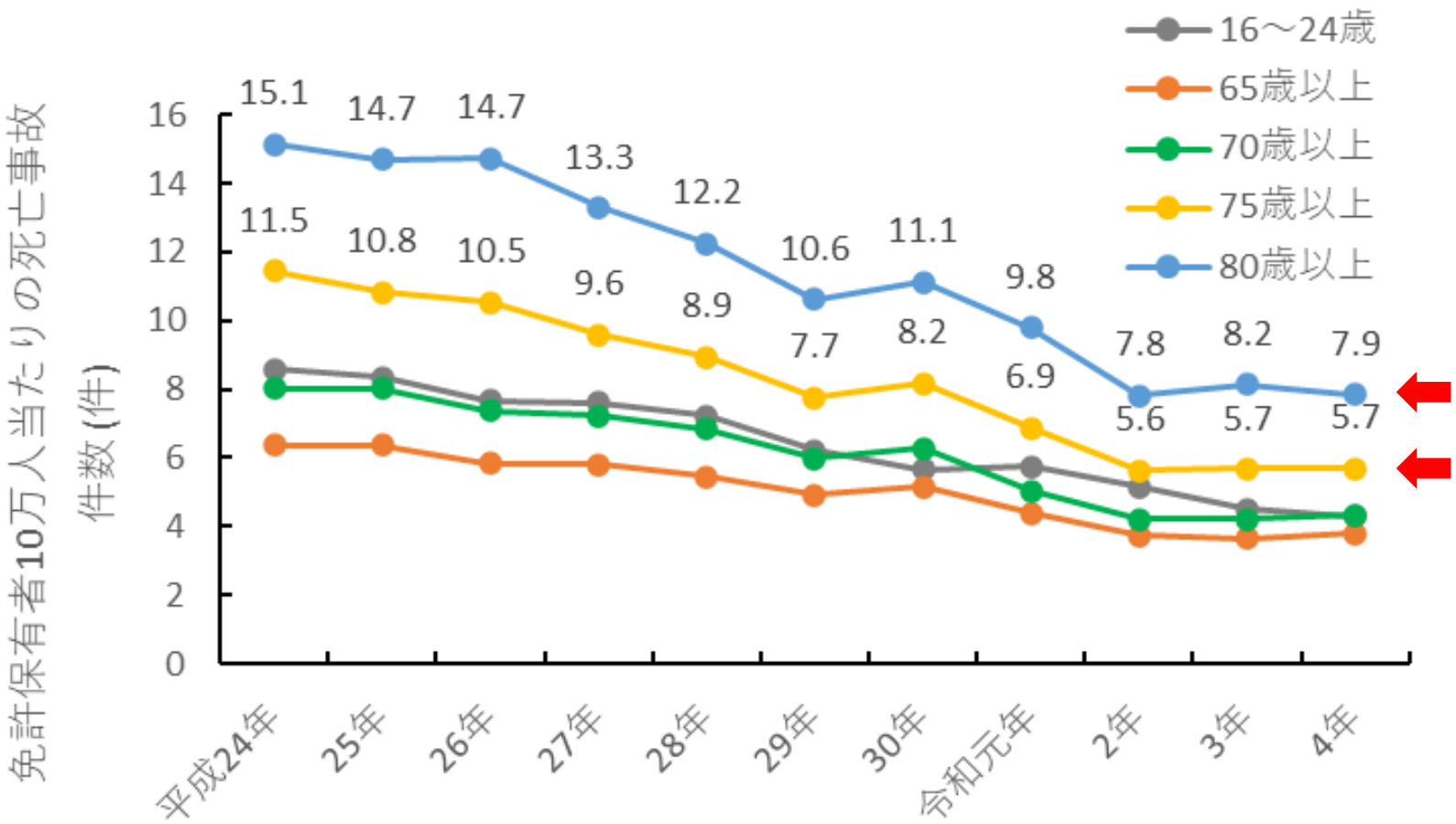
年齢群		70歳未満		70-74歳		75歳以上		
視覚機能※2		低群（14）	高群（29）	低群（16）	高群（9）	低群（6）	高群（9）	
トリップ（回/週）	平均値	21.3	24.4	24.1	23.8	17.9	20.4	
	SD	11.7	9.1	8.4	7.7	11.8	10.7	
日数（日/週）	平均値	4.8	5.5	5.5	5.6	4.3	4.7	年齢の主効果
	SD	1.1	1.0	1.0	1.1	1.8	1.3	
距離（km/週）	平均値	148.6	193.0	139.7	138.3	109.2	104.6	年齢の主効果
	SD	68.5	85.6	71.5	73.7	61.7	35.1	

年齢群		70歳未満		70-74歳		75歳以上		
運転への消極性		Yes（29）	No（14）	Yes（17）	No（8）	Yes（12）	No（4）	
トリップ（回/週）	平均値	22.4	25.6	25.2	21.3	18.5	19.5	
	SD	9.4	11.1	7.4	9.1	12.1	6.0	
日数（日/週）	平均値	5.2	5.4	5.7	5.1	4.3	5.1	年齢の主効果
	SD	1.1	0.8	0.8	1.3	1.5	1.2	
距離（km/週）	平均値	157.1	222.9	129.5	159.9	102.5	108.1	各主効果
	SD	79.9	70.7	74.7	60.7	47.6	43.0	

高齢ドライバのための安全対策
-交通安全白書を題材に-

高齢ドライバが関わる交通事故

○全体的に減少傾向，75歳以上，80歳以上運転者による死亡事故件数は他の年代よりも多い
○令和3年第11次交通安全基本計画にも「高齢運転者の安全対策」が含まれる



（令和4年道路の交通に関する統計）

これまでの高齢運転者の安全対策

○道路交通法の改正により，たびたび高齢運転者対策の充実・強化

図表特2-5　高齢運転者対策に係る道路交通法改正の主な経緯

平成９年改正

- ○ 高齢運転者標識の導入 （平成９年10月30日から施行）
- ○ 運転免許証の自主返納制度の導入 （平成10年４月１日から施行）
- ○ 75歳以上の運転者に対する高齢者講習制度の導入（義務化） （平成10年10月１日から施行）

平成13年改正

- ○ 高齢者講習及び高齢運転者標識の対象年齢の拡大（70歳以上）
- ○ 運転経歴証明書制度の導入 （平成14年６月１日から施行）

高齢運転者標識75歳以上義務化

平成19年改正

- ○ 75歳以上の運転者に対する認知機能検査制度の導入
- ○ 臨時適性検査制度の導入 （平成21年６月１日から施行）

症状に関する質問制度，医師の任意届出制度

平成27年改正

- ○ 臨時認知機能検査制度及び臨時高齢者講習制度の導入
- ○ 認知症に係る医師の診察を受けることを義務付ける者の範囲の拡大 （平成29年３月12日から施行）

令和2年改正

（令和2年警察白書）

「交通安全白書」での取り扱い

○平成9年版に「 3　高齢者の交通事故の状況とその対策」として交通事故状況や安全対策，今後の方向性が記載
○平成10年版，11年版は「若者の交通事故」が特集
○平成14年版から「高齢運転者対策の充実」が毎年記載

平成14年版

（4）高齢運転者対策の充実

ア　高齢者講習等

高齢者については、一般的に身体的な機能の低下が認められるが、これらの機能の変化を必ずしも自覚しないまま運転を行うことが高齢者による交通事故の一因となっていると考えられる。このため、免許証の更新を受けようとする者で更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者は、高齢者講習が義務付けられている。

高齢者講習は、受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としている。この講習を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。

平成13年中の高齢者講習の受講者は39万8,927人であった。

なお、平成13年道路交通法改正により、高齢者講習の受講を要する者の範囲が70歳以上に拡大された（平成14年6月1日施行）。

高齢者講習

平成15年版

（4）高齢運転者対策の充実

ア　高齢者講習等

高齢者は、一般的に身体機能の低下が認められるが、これらの機能の変化を必ずしも自覚しないまま運転を行うことが事故の一因となっていると考えられる。このため、免許証の更新を受けようとする高齢者には、高齢者講習の受講が義務付けられており、更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者が受講対象とされていたが、平成14年6月の改正道路交通法の施行により、70歳以上の者に拡大された。

高齢者講習

高齢者講習は、受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としており、この講習を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成14年中の高齢者講習の受講者は74万8,080人であった。

なお、特定任意高齢者講習を受講した者は高齢者講習を受講する必要がないとされている。さらに、コースにおける自動車等の運転をすることにより、加齢に伴って生ずる身体の機能の低下が自動車等の運転に著しい影響を及ぼしているかどうかについて、公安委員会の確認を受け、当該影響がない旨の確認書（チャレンジ講習受講結果確認書）の交付を受けた者は、簡易な特定任意高齢者講習を受ければよいこととされている。

「交通安全白書」での取り扱い

○平成18年版の「高齢運転者対策の充実」から「申請による運転免許の取消し等」の記載
○平成20年版以降，「高齢運転者対策の充実」に認知機能検査に関する記載
○平成26年版で，交通事故死者数の減少率縮小の背景に「高齢者人口の増加」などを指摘
○平成29年版「高齢者に係る交通事故防止」が特集

平成30年版

（4）高齢運転者対策の充実

ア　高齢者講習等

高齢者は，一般的に身体機能の低下が認められるが，これらの機能の変化を必ずしも自覚しないまま運転を行うことが事故の一因となっていると考えられる。このため，運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者には，更新期間が満了する日前6月以内に高齢者講習を受講することが義務付けられている。

高齢者講習は，受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより，運転に必要な適性に関する調査を行い，受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに，その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としており，この講習を受講した者は，更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成29年中の高齢者講習の受講者は244万2,811人であった。

また，運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者については，運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に，認知機能検査を受けなければならないこととされており，検査の結果に基づく高齢者講習が行われている。平成29年中の認知機能検査の受検者は186万4,859人であった。

令和元年版

（4）高齢運転者対策の充実

ア　高齢者講習等

高齢者は，一般的に身体機能の低下が認められるが，これらの機能の変化を必ずしも自覚しないまま運転を行うことが事故の一因となっていると考えられる。このため，運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者には，更新期間が満了する日前6月以内に高齢者講習を受講することが義務付けられている。

高齢者講習は，受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより，運転に必要な適性に関する調査を行い，受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに，その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としており，この講習を受講した者は，更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成30年中の高齢者講習の受講者は269万867人であった。

また，運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者については，運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に，認知機能検査を受けなければならないこととされているが，高齢者講習及び認知機能検査については，各地域の対象者数の将来予測等の情報を定期的に実施機関と共有するほか，都道府県公安委員会による直接実施や新たな実施機関の確保についても検討するとともに，早期の予約を呼び掛けたり，予約状況を把握した上で，受講又は受検までの期間が短い実施機関に対象者を振り分けたりするなど，高齢者講習及び認知機能検査の円滑な実施のための取組を推進した。

「交通安全白書」での取り扱い

○平成30年版から「高齢運転者標識」に関する記載が削除，代わりに「安全運転サポート車の普及啓発」が記載

○令和2年版の特集「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策について」において，「運転技能検査」や「限定条件免許証」に関する検討状況が記載

平成30年版

エ　安全運転サポート車の普及啓発

高齢運転者による交通事故の防止及び被害軽減に効果が期待できる安全運転サポート車について，関係機関・団体・事業所等が連携し，各種機会において試乗会を開催するなど，官民一体となって普及啓発を推進した。また，普及啓発に当たっては，その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し，機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならない旨の周知を図った。

令和2年版

（ア）　運転技能検査

令和元年中の高齢運転者による死亡事故の情勢を見ると，認知機能検査で認知機能低下のおそれがないと判定された者によるものが6割以上を占めており，認知機能以外の身体機能の低下が関わる運転技能についての検査を導入することが必要であるとされた。そこで，一定の年齢や一定の要件に該当する者に対して運転技能検査を行うこととし，その結果，運転技能が特に不十分な場合には運転免許証の更新を認めないことが適当であるとされた。

また，運転技能検査を導入する場合，例えば，事故歴や事故につながりやすい特定の違反歴を確認するなどの方法により，運転技能検査の対象者を，将来事故を発生させるリスクがより高い者に絞り込むことが考えられるとされた。

（イ）　限定条件付免許

運転免許証を返納すると一切の運転ができなくなることから，自己の運転能力の低下を自覚した高齢者等が，自主的な申請によって，限定条件の付与を受けたり，新規に限定条件付免許を取得したりする限定条件付免許制度を設けることが，高齢者等の安全運転やモビリティの確保に資するとされた。

限定条件付免許の内容としては，衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した安全運転サポート車に限定する免許の条件を，制度として設けることが考えられるとされた。ただし，現在普及している安全運転サポート車の先進安全技術では，事故防止効果が限定的であることに留意する必要があり，今後の技術の実用化の動向を踏まえ，具体的な内容について検討する必要があるとされた。

「交通安全白書」での取り扱い

○令和2年版，3年版は「子どもと高齢者」，令和4年版は「子どもの交通事故と飲酒運転」
○令和4年版に道路交通法改正による高齢者講習の変更内容が記載

令和2年版

（4）高齢運転者対策の充実

ア　高齢者講習等

高齢者は，一般的に身体機能の低下が認められるが，これらの機能の変化を必ずしも自覚しないまま運転を行うことが事故の一因となっていると考えられる。このため，運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者には，更新期間が満了する日前6月以内に高齢者講習を受講することが義務付けられている。

その他，超高齢化社会の更なる進展等に伴い，高齢運転者の増加が見込まれる中，認知機能検査や高齢者講習の受検・受講までの待ち期間の改善が課題となっている地域があることを踏まえ，これまで多くが自動車教習所に委託されてきた認知機能検査及び高齢者講習の警察による直接実施や運用の弾力化，相談対応の強化等，その適切かつ円滑な実施を確保するための取組を推進している。

また，更新時の認知機能検査又は臨時認知機能検査の結果，認知症のおそれがあると判定された者については，その者の違反状況にかかわらず，医師の診断を要することとされている。

なお，一定の基準に適合する講習（特定任意高齢者講習）を受講した者は高齢者講習を受講する必要がないこととされている。また，コースにおける自動車等の運転をすることにより，加齢に伴って生ずる身体の機能の低下が自動車等の運転に著しい影響を及ぼしているかどうかについて，都道府県公安委員会の確認を受け，当該影響がない旨の確認書（チャレンジ講習受講結果確認書）の交付を受けた者は，簡易な特定任意高齢者講習を受ければよいこととされている。

令和4年版

※高齢者講習

令和2年6月に第201回国会において成立した道路交通法の一部を改正する法律（令2法42）の改正項目のうち，高齢運転者対策等が施行される令和4年5月13日以降は，認知機能検査の結果に関わらず，実車指導を含む2時間の講習又は実車指導を含まない1時間の講習とされる。

※簡易な特定任意高齢者講習

令和4年5月12日をもって，チャレンジ講習及び簡易な特定任意高齢者講習は廃止された。

最近の高齢ドライバ関連の道路交通法改正の経緯

○令和2年改正道路交通法成立、令和4年施行

第1編　陸上交通　　第1部　道路交通

令和２年改正道路交通法（高齢運転者対策）の施行について

高齢運転者による痛ましい交通事故の発生等を受け，平成29年７月の交通対策本部決定において，80歳以上の運転リスクが特に高い者への実車試験の導入や「安全運転サポート車」限定免許の導入といった高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の更なる見直しについて検討を行うこととされた。

また，令和元年６月の「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」で決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」においても，安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる運転免許制度の創設に向け，検討を行うこととされた。

これらの政府決定等を踏まえ，警察庁においては，平成29年以降，調査研究を進め，高齢運転者の運転免許制度の在り方に関する検討を行った。そして検討結果等に基づき，令和２年６月，第201回国会において，

① 75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入
② 申請によるサポートカー限定免許の導入

等の高齢運転者対策の充実・強化等を主な内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令２法42。以下「改正法」という。）が成立し，令和４年５月13日に施行された。

（令和4年交通安全白書）

最近の高齢ドライバ関連の道路交通法改正の経緯

○令和2年改正道路交通法成立、令和4年施行

①運転技能検査

従来，高齢運転者対策としては，主に認知機能に着目した対策が講じられ，一定の成果を上げてきたが，より一層の事故の防止を図るためには，認知機能検査以外にも，加齢に伴う運転技能の低下に着目した対策を講じる必要があった。

このため，改正法では，75歳以上で一定の違反歴のある者は，運転免許証更新時に運転技能検査を受けていなければならず，その結果が一定の基準に該当する者に対しては，運転免許証の更新をしないこととされた。

検査の対象となる一定の違反歴の内容は，将来において死亡・重傷事故を起こす危険性が高い者を抽出する観点から，過去３年間に基準違反行為（普通自動車等の運転に関し行われた信号無視等の違反行為）をしたことがあることとされた。

検査では，普通自動車を用いてコース等を走行し，一時停止ができるか，信号を守れるかなどの基本的な運転技能について，減点方式で採点する。第一種運転免許は70点以上，第二種運転免許は80点以上がそれぞれ合格となるが，不合格となった場合でも，検査は繰り返し受検可能とされている。

②サポートカー限定免許

近年の高齢運転者による事故等を踏まえ，警察では，自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証の自主返納等をしやすい環境の整備を行っているが，一方で，自主返納により自動車を運転することができなくなることで，特に公共交通機関が十分に整備されていない地域などでは生活に影響を及ぼすおそれもある。そこで，自己の運転能力の低下を自覚した高齢者等が，自主的な申請によって，運転することができる車両をより安全な自動車に限定するなど，自主返納までの中間的な選択肢を設けることが，高齢者等の安全運転やモビリティの確保に資すると考えられた。

このため，改正法では，申請により，運転することができる車両を一定の安全運転支援機能を備える自動車に限定するなどの条件を運転免許に付与等する制度を導入することとされた。

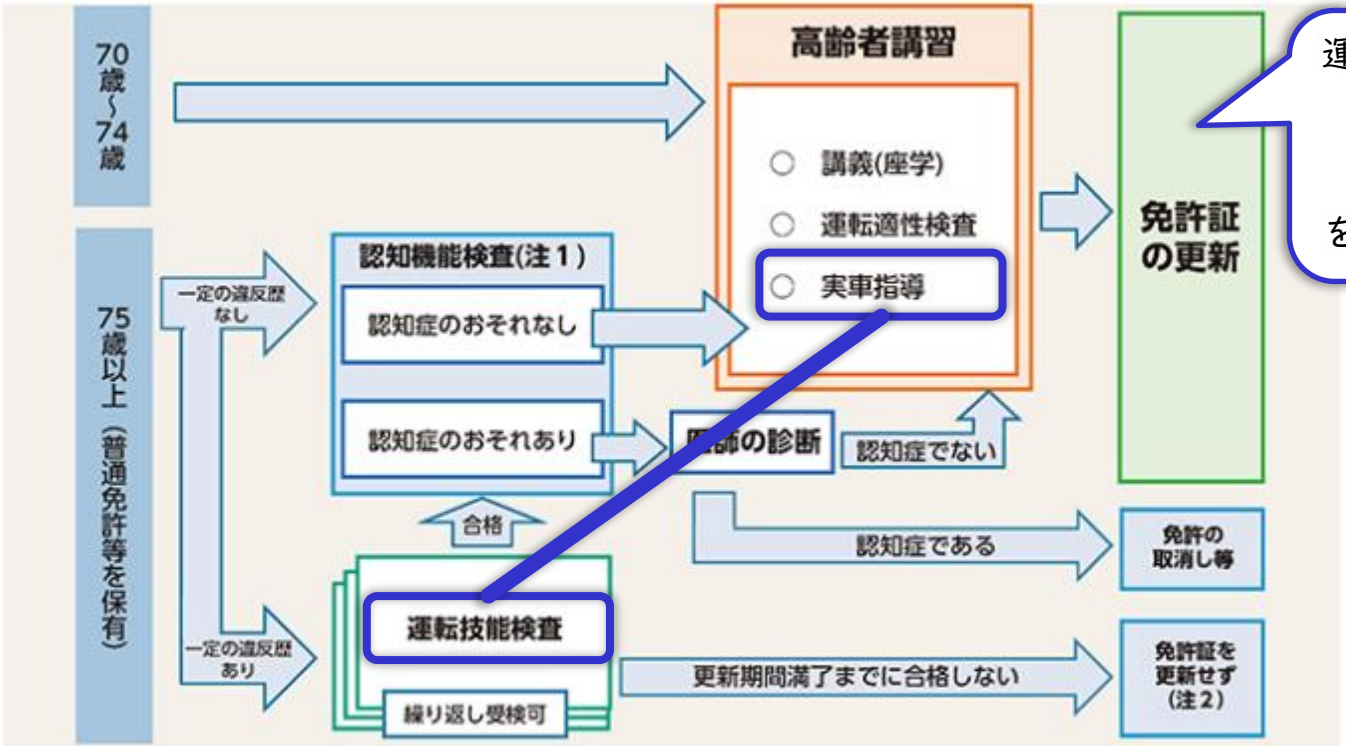
申請することができる条件は，普通自動車免許により運転することができる普通自動車の種類を「サポートカー」（①衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置を備えており，これらの装置について性能認定を受けている普通自動車又は②令和３年11月以降，国産の新型車から順次義務化される道路運送車両の保安基準に適合する衝突被害軽減ブレーキを備えた普通自動車）に限定する条件とされて

（令和4年交通安全白書）

現在の高齢ドライバの運転免許証更新手続き

○これまでの高齢者講習…認知機能検査の結果により2時間コース（合理化）と3時間コース（高度化）に分かれる
○改正後の高齢者講習…一律2時間コース，ただし運転技能検査対象者は実車指導免除（1時間コース）

図表5-23　運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習の流れ（令和4年5月13日施行後）



注1：「認知機能低下のおそれなし」、「認知機能低下のおそれ」及び「認知症のおそれ」の三つの分類から「認知症のおそれなし」及び「認知症のおそれあり」の二つの分類に改正された。
2：運転技能検査に合格しなくても普通自動車に対応する運転免許以外の運転免許は希望により更新することができる。

運転免許更新時に，
認知機能検査→認知機能
運転適性検査→視覚機能
実車指導　　→運転技能
を確認

総合的にみて
どう判断する？

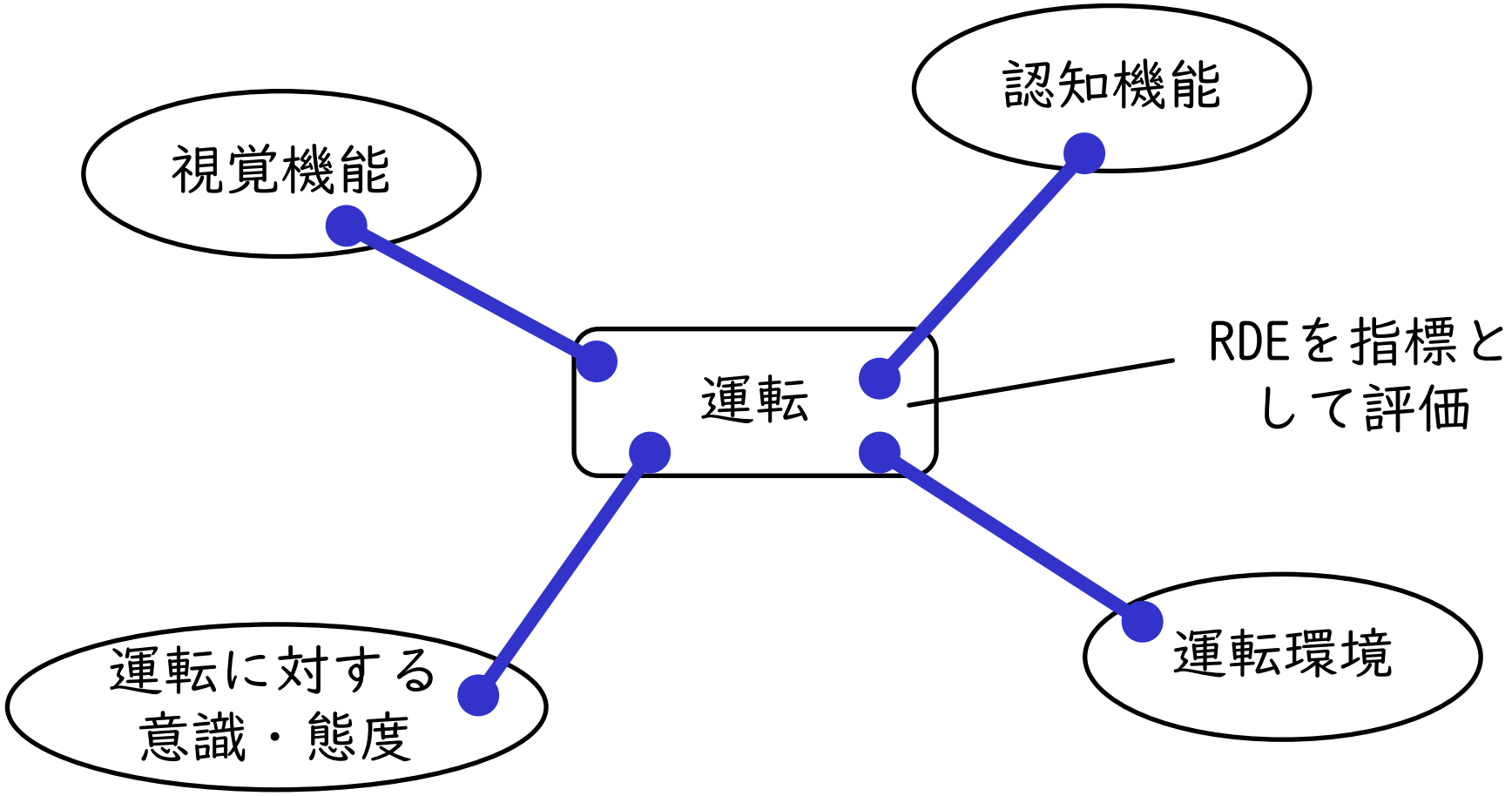
（令和4年警察白書）

研究紹介

-機能や意識からの危険事象（急減速事例：RDE）の発生可能性の推定-

事故に至る可能性のある事例：RDE

○さまざまな変数を用いて，運転を評価
急減速事例（Rapid Deceleration Events: RDE）の発生可能性を推定



事故に至る可能性のある事例：RDE

○急減速事例（Rapid Deceleration Events: RDE）
　急激な加速度変化が生じた事例
　回避行動が失敗すると対象物と接触（事故）する可能性がある事例

たとえば，ドライブレコーダで「イベント記録」として検出

✓ 対象物を発見
✓ 行動を決定
✓ 車両を制御

番外編

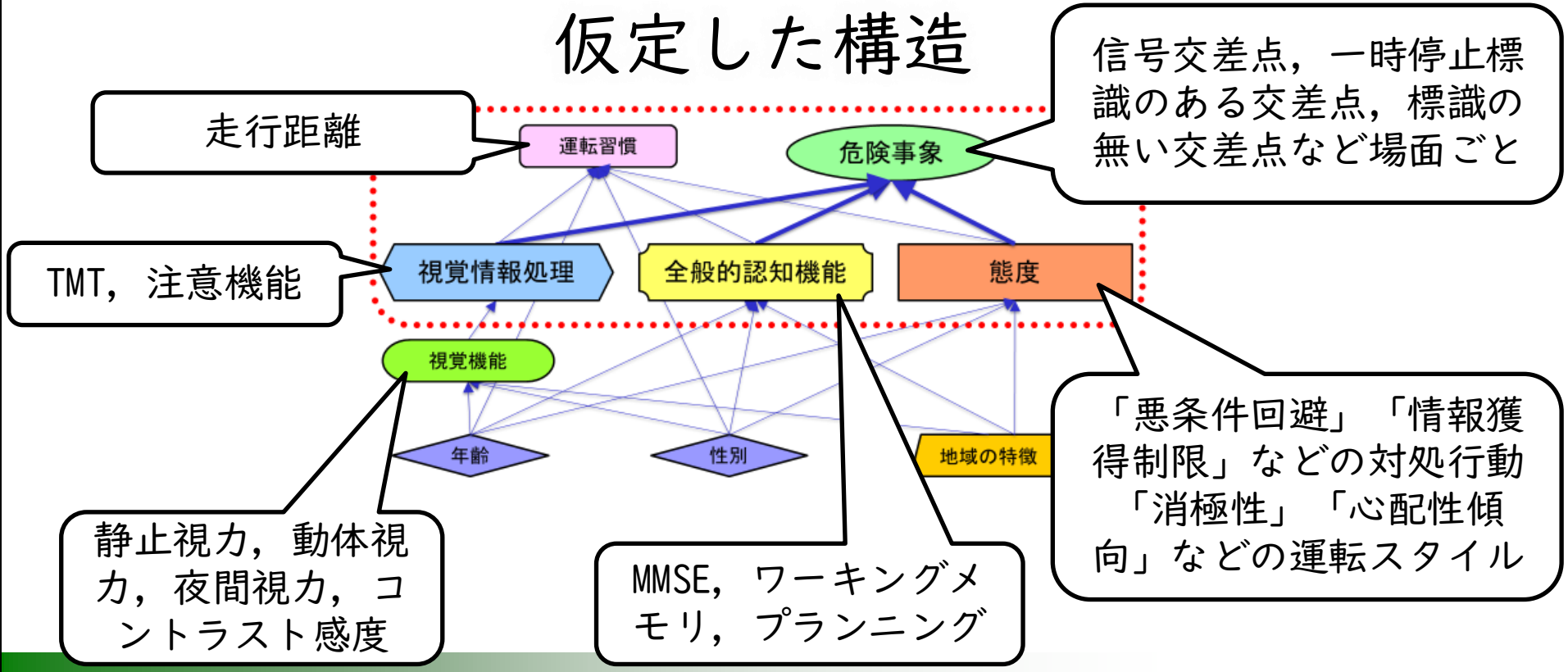
RDEに関わる変数の探索とその推定

○分析方法

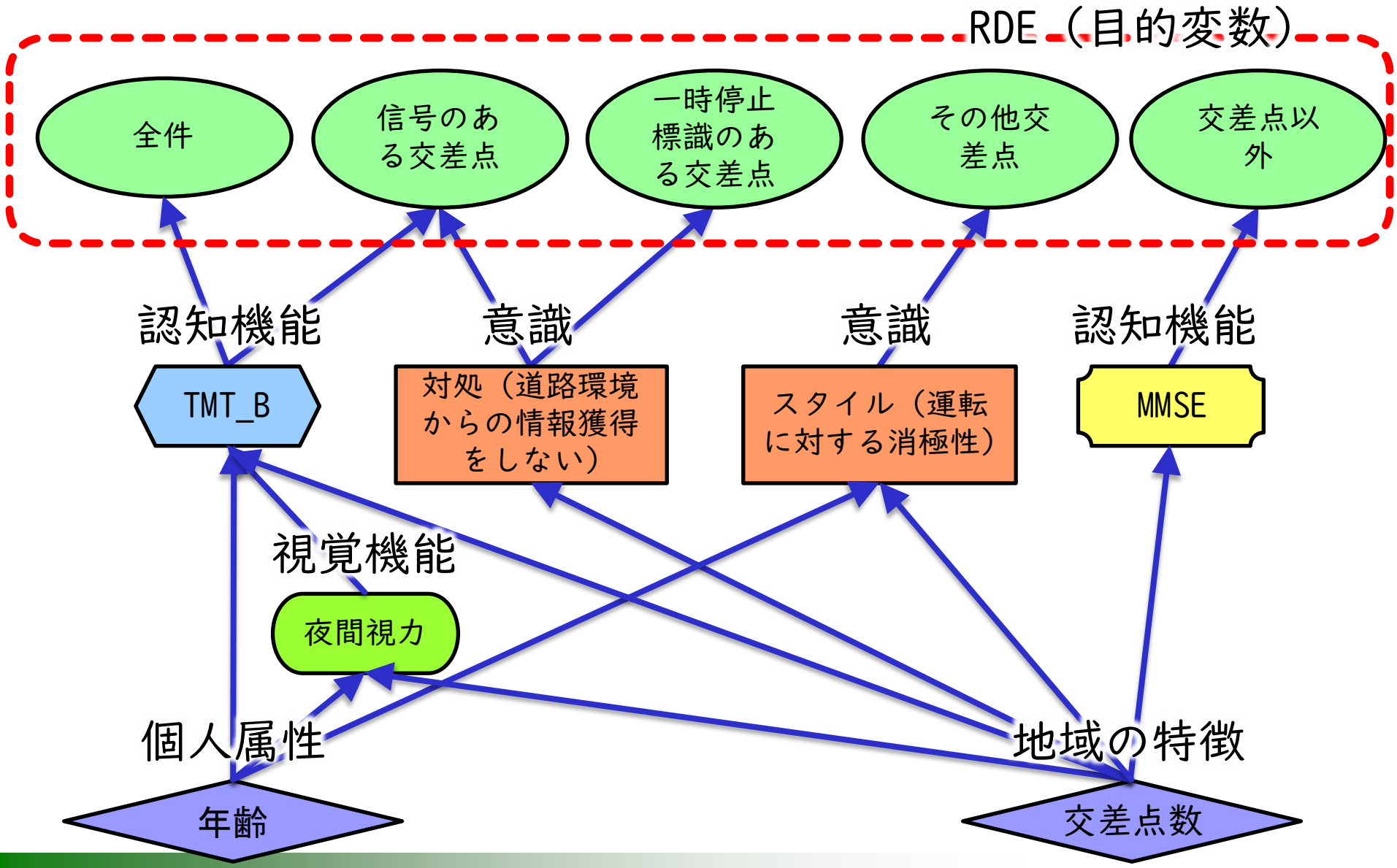
構造解析…あらかじめ変数間の関係性を示した構造を仮定，モデルを検討することでRDEと各変数との位置関係を把握

確率推論…得られた構造からRDEの発生可能性（多い・少ない）の確率を推論し，RDEの発生に関わる状況を分析

仮定した構造



RDEに関わる変数の探索とその推定：構造解析の結果



RDEに関わる変数の探索とその推定

□ こんな機能的，意識的特徴を持っているドライバは，
⇒RDEが　多い・少ない　傾向がある

機能や意識から運転傾向を推論

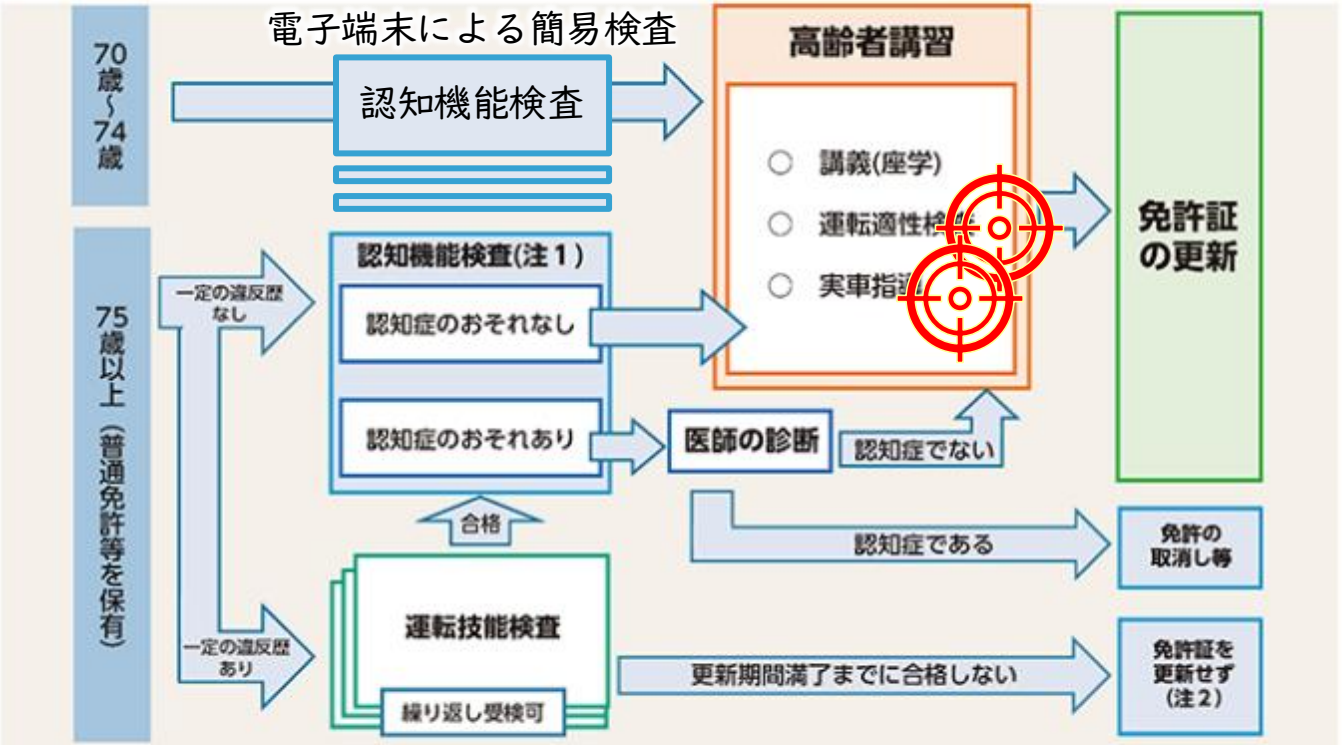
□ RDEが　多い・少ない　ドライバは，
⇒こんな機能的，意識的特徴がある

運転傾向からドライバの特徴を把握

RDEの発生可能性の推定の使いどころ

○たとえば，高齢ドライバの運転免許証更新手続きにおいて
　運転適性検査の一環として
　実車指導の一環として（指導のための材料の一つ）
機能などを総合した運転の傾向を提示

図表5-23　運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習の流れ（令和4年5月13日施行後）



注１：「認知機能低下のおそれなし」、「認知機能低下のおそれ」及び「認知症のおそれ」の三つの分類から「認知症のおそれなし」及び「認知症のおそれあり」の二つの分類に改正された。
２：運転技能検査に合格しなくても普通自動車に対応する運転免許以外の運転免許は希望により更新することができる。

（令和4年警察白書）

おわりに

○「高齢者」の定義

COLUMN コラム

「高齢者」とは

高齢者の用語は文脈や制度ごとに対象が異なり、一律の定義がない。「高齢社会対策大綱」（平成 30 年 2 月閣議決定）では、便宜上、一般通念上の「高齢者」を広く指す語として用いている。本白書においても、各種の統計や制度の定義に従う場合のほかは、一般通念上の「高齢者」を広く指す語として用いることとする。

なお、高齢者の定義と区分に関しては、日本老年学会・日本老年医学会「高齢者に関する定義検討ワーキンググループ報告書」（平成 29 年 3 月）において、近年の高齢者の心身の老化現象に関する種々のデータの経年的変化を検討した結果、特に 65 ～ 74 歳では心身の健康が保たれており、活発な社会活動が可能な人が大多数を占めていることや、各種の意識調査で従来の 65 歳以上を高齢者とすることに否定的な意見が強くなっていることから、75 歳以上を高齢者の新たな定義とすることが提案されている。

また、「高齢社会対策大綱」においても、「65 歳以上を一律に『高齢者』と見る一般的な傾向は、現状に照らせばもはや現実的なものではなくなりつつある。」とされている。

※なお、本白書では原則として65歳以上75歳未満、75歳以上に分けて記載している。

（令和4年高齢社会白書）

おわりに

○交通安全白書における高齢（運転）者
「高齢者」は65歳以上，交通事故状況を65歳以上ではまとめるのは難しい

第1章 道路交通事故の動向

第2節 令和3年中の道路交通事故の状況

1 概況

令和3年中の交通事故発生件数は30万5,196件で，これによる死者数は2,636人，負傷者数は36万2,131人であり（死傷者数は36万4,767人），負傷者数のうち，重傷者数は2万7,204人（7.5%），軽傷者数は33万4,927人（92.5%）であった（第1-1図

前年と比べると，交通事故発生件数は3,982件（1.3%），死者数は203人（7.2%
負傷者数は7,345人（2.0%）減少し（死傷者数は7,548人（2.0%）減少），負傷者
うち，重傷者数については571人（2.1%），軽傷者数については6,774人（2.0%）
した。

交通事故発生件数及び負傷者数は17年連続で減少したほか，死者数も減少傾向にあ
現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった前年を更に下回った。

65歳以上の高齢者（以下「高齢者」という。）における人口10万人当たりの交通事故
数は引き続き減少しているものの，交通事故死者のうち高齢者は1,520人であり，そ
める割合は，57.7%と依然として高い（第1-4図及び第1-5図）。

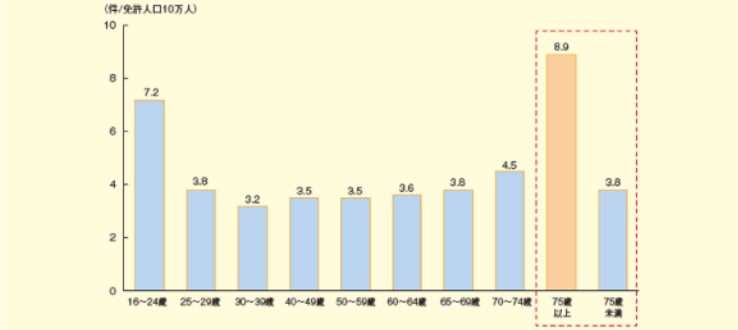
（令和4年交通安全白書）

3 高齢運転者による交通死亡事故の特徴

(1)高齢運転者による死亡事故の発生状況

75歳以上の運転者の死亡事故件数は，75歳未満の運転者と比較して，免許人口10万人当たりの件数が2倍以上多く発生している（第10図）。

▶特集-第10図 年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数（原付以上第1当事者）（平成28年）



注 1 警察庁資料による。
2 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

▲「特集-第10図 年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数（原付以上第1当事者）（平成28年）」CSVファイル（1KB）

（平成29年交通安全白書）

おわりに

- 「高齢運転者」は同じような機能的，運転的傾向をもつ
  …同じ傾向をもつ集団

または，

- 「高齢運転者」はさまざまな機能的，運転的傾向を含む
  …多様な傾向をもつ集団