

基礎研 レポート

高齢タクシードライバーの増加

生活研究部 ジェロントロジー推進室兼任 准主任研究員 坊 美生子
(03)3512-1821 mioko_bo@nli-research.co.jp

1——はじめに

高齢ドライバーが起こす重大事故の発生に社会的注目が集まり、都道府県警や各自治体が連携して、運転免許の自主返納を推進している。実は、公共交通であるタクシーでも、高齢ドライバーは増加している。タクシー業界ではもともと、学卒者の新卒採用が少なく、会社を定年退職した後に転職するなど、中高年で就業する人が多かったが、近年はドライバー不足の慢性化によって、高齢化に拍車がかかっている。

2で述べるように、人は、加齢によって、視力や、素早い判断・操作能力等が低下すると考えられており、実際に、75歳以上ドライバーに特定した死亡事故の発生割合は、75歳未満のそれを大きく上回っている。高齢になっても働き続けられれば、本人や家族の生活を支え、生きがいとなり、健康維持にもつながり、社会にも貢献できる。しかし、車を運転する限り、交通事故と隣り合わせであり、とりわけ旅客自動車運送業であるタクシードライバーの場合は、乗客の命を預かり、他の道路ユーザーやドライバー自身の安全にも重大な責任を負う。年齢特性に応じた業務の在り方、あるいは、業務に適した年齢幅について、議論が必要であろう。

世界に類を見ないスピードで高齢化が進む日本において、マイカーだけではなく、タクシーにも高齢ドライバーが増加する状況を迎え、今後、どのように道路や地域の安全を確保していくことができるだろうか。かつ、どのように、タクシーの機能を維持していくことができるのだろうか。本稿ではまず、現状分析によって問題提起したい。

なお、上述のように、警察庁の統計では、75歳以上でドライバーの死亡事故発生割合が特に高まることや、道路交通法（以下、道交法）では新認知機能検査や運転技能検査の対象が75歳以上とされていることから、本稿では、特に記述のない限り、75歳以上のドライバーを「高齢ドライバー」と称する。

2——タクシードライバーの年齢

1 | 年齢分布

(1) 法人タクシー

国土交通省と一般社団法人「全国個人タクシー協会」(以下、全個協)によると、タクシードライバーのうち、法人タクシーは240,494人(2020年3月現在)⁽¹⁾、個人タクシーは26,049人(2022年4月現在)である。

まず全体の9割を占める法人タクシーについて、ドライバーの年齢分布をみていきたい。法人タクシー事業者の約8割が傘下に入る一般社団法人「全国タクシー・ハイヤー連合会」(以下、全タク連)によると、傘下のドライバーの5歳区分の人数と構成比は、2022年3月現在と、2020年3月時点では、図表1(3ページ)のようになっている⁽²⁾。

まず、最新の2022年3月末時点(青色棒グラフ)を見ると、20~30歳代は少なく、構成比はいずれも5%にも満たない。年代が上がるにつれて人数は徐々に増加し、5歳区分で構成比が全体の1割を超えるのは、「55~59歳」以降となっている。最大のボリューム層は「70~74歳」であり、全体の2割強を占めている。二番目に多いのが「65~69歳」であり、全体の2割弱を占める。「75歳以上」も全体の1割弱を占めており、人数は2万人近い。

2010年3月時点(緑色棒グラフ)から2年間の変化をみると、2020年3月時点では、構成比の山の頂点は「65~69歳」にあり、全体の2割強を占めていたが、2020年3月時点(青色棒グラフ)では大きく減少して2割を切り、代わって「70~74歳」が山の頂点になっている。また「75歳以上」の構成比も約2ポイント上昇した。その要因としては、コロナ禍に入って、乗務中の感染を恐れた高齢層のドライバーが大量離職したことと⁽³⁾、高齢化が進んだことの二つがあると見られる。結果的に、現在のタクシードライバーの最大のボリューム層は「70歳代前半」の人達となっている。

次に、2022年3月現在の構成比を、地方ブロック別に見ると(図表1の下表)、「65~69歳」や「70~74歳」の構成比は、全国平均に比べて「北海道・東北」や「九州・沖縄」ではやや高い。「75歳以上」は、近畿、中四国では1割を超えている。全体的な傾向で見れば、地方では、よりドライバーの高齢化が進んでいると言える。

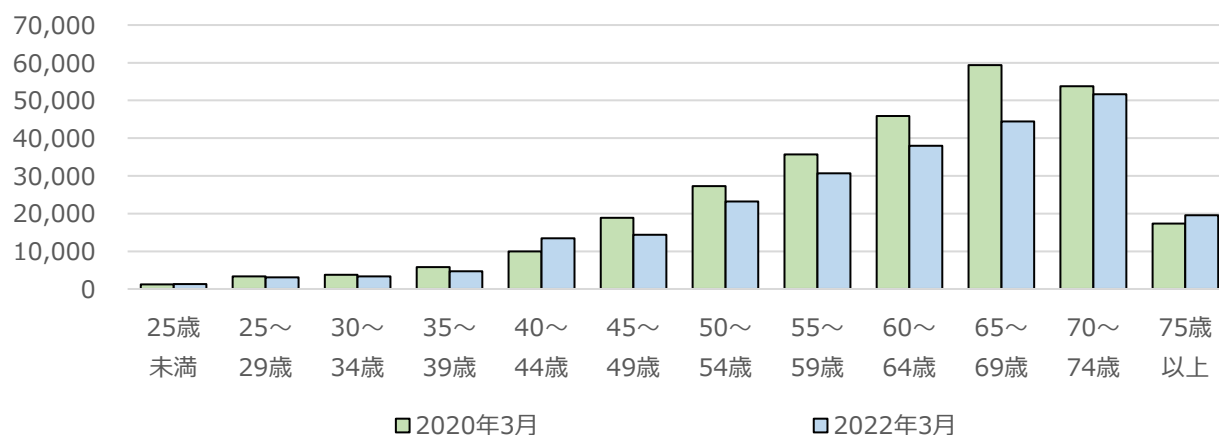
(1) 各法人タクシー事業者から提出された令和2年度輸送実績報告書の数字に基づく

(2) 全タク連の集計データは、各都道府県のタクシー協会等による運転者証の発行数に基づくため、国土交通省の集計とは若干、乖離がある。

(3) 東京交通新聞 2021/08/23 東京交通新聞。

図表1 法人タクシーのドライバーの年齢分布（2022年3月末現在）

（人）



		25歳未満	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	合計
北海道・東北	人数	34	129	238	422	744	1,438	2,301	3,445	5,327	7,045	7,418	1,957	30,498
	構成比（%）	0.1%	0.4%	0.8%	1.4%	2.4%	4.7%	7.5%	11.3%	17.5%	23.1%	24.3%	6.4%	100%
関東	人数	860	1,920	1,820	2,294	3,530	6,651	10,793	13,249	14,037	14,647	16,786	6,633	93,220
	構成比（%）	0.9%	2.1%	2.0%	2.5%	3.8%	7.1%	11.6%	14.2%	15.1%	15.7%	18.0%	7.1%	100%
中部	人数	116	327	377	561	926	1,756	2,810	3,721	4,545	4,915	5,671	2,261	27,986
	構成比（%）	0.4%	1.2%	1.3%	2.0%	3.3%	6.3%	10.0%	13.3%	16.2%	17.6%	20.3%	8.1%	100%
近畿	人数	164	398	455	705	1,026	2,098	3,507	4,792	5,684	6,251	8,266	3,731	37,077
	構成比（%）	0.4%	1.1%	1.2%	1.9%	2.8%	5.7%	9.5%	12.9%	15.3%	16.9%	22.3%	10.1%	100%
中四国	人数	33	124	195	318	552	1,060	1,601	2,073	2,982	3,886	4,870	2,103	19,797
	構成比（%）	0.2%	0.6%	1.0%	1.6%	2.8%	5.4%	8.1%	10.5%	15.1%	19.6%	24.6%	10.6%	100%
九州・沖縄	人数	66	178	248	435	687	1,369	2,204	3,357	5,377	7,694	8,672	2,862	33,149
	構成比（%）	0.2%	0.5%	0.7%	1.3%	2.1%	4.1%	6.6%	10.1%	16.2%	23.2%	26.2%	8.6%	100%
全国	人数	1,273	3,076	3,333	4,735	13,475	14,372	23,216	30,637	37,952	44,438	51,683	19,547	241,727
	構成比（%）	0.5%	1.3%	1.4%	2.0%	5.6%	5.9%	9.6%	12.7%	15.7%	18.4%	21.4%	8.1%	100%

（備考）下段の表は2022年3月現在。

（資料）一般社団法人「全国タクシー・ハイヤー連合会」HPより筆者作成。

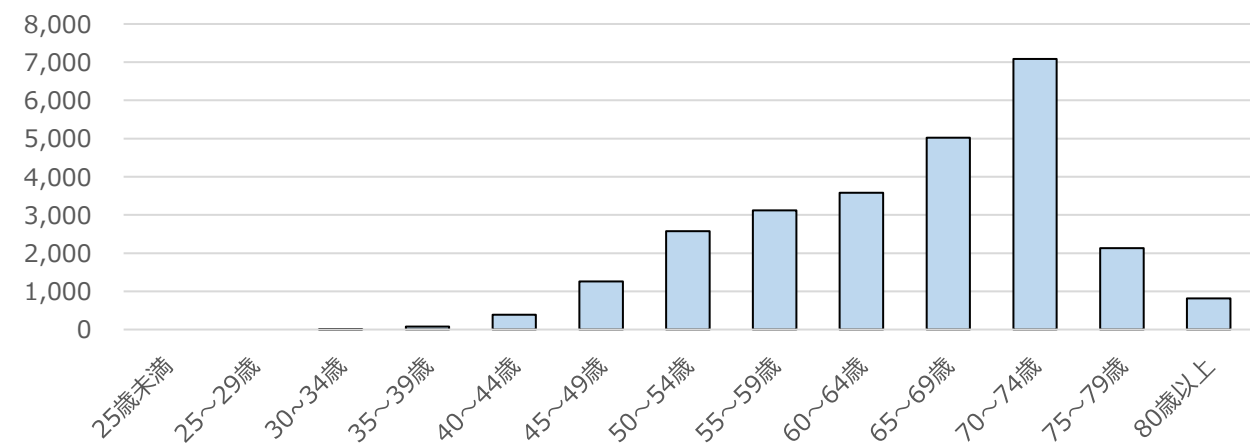
（2）個人タクシー

個人タクシーの92%に当たる26,049事業者（2022年4月末現在）が加入する全個協の提供資料をもとに、筆者がドライバーの年齢を5歳区分で分布をまとめたところ、図表2のようになった。

法人タクシーと同様に、20歳代は全体の0%、30歳代は全体の1%にも満たない。年代が上がるにつれて人数と構成比が徐々に増え始め、「55～59歳」で初めて全体の1割を超える。「65～69歳」は全体の約2割、「70～74歳」は約3割で最多となっている。「75歳～79歳」は約1割にあたる2,130人、「80歳以上」は3.1%の815人となっている。

構成比で言うと、個人タクシーの担い手の主軸は、法人タクシーと同様、70歳代前半にある。75歳以上の構成比は法人タクシーをやや上回っている状況である。

図表 2 個人タクシーのドライバーの年齢分布



年代	25歳未満	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上
人数	0	0	1	75	390	1,262	2,579	3,117	3,579	5,020	7,081	2,130	815
構成比 (%)	0	0	0	0.3	1.5	4.8	9.9	12.0	13.7	19.3	27.2	11.3	3.1

(資料) 一般社団法人「全国個人タクシー協会」提供資料より筆者作成。

2 | タクシー業界における定年と高齢者雇用の状況

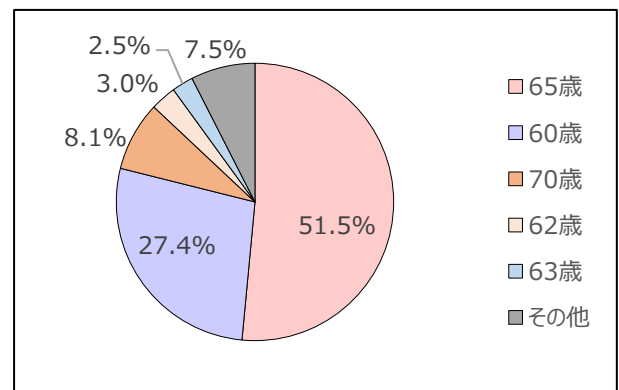
(1) 法人タクシー

次に、タクシードライバーを何歳まで続けることができるのかという、「定年」の制度について、みていきたい。

定年については、法人タクシーと個人タクシーで制度が異なる。まず法人タクシーは、ドライバーを雇用しているため、他の業種と同様に、高齢者雇用安定法が適用される。2021 年度 4 月に同法は改正され、65 歳までの雇用確保が義務付け（2025 年 3 月末までは経過措置あり）、70 歳までの就業機会確保が努力義務とされている。

逆に、上限年齢については法令では定めない。2006 年に、国土交通大臣の諮問機関、交通政策審議会の小委員会が、高齢のドライバーによる事故が増加しているとして、タクシードライバーの要件に上限年齢を設けるよう提言したことがあったが、実現しなかった⁽⁴⁾。現在は、各タクシー会社が、自社の雇用管理制度や個人の状況等に基づいて判断している。

図表 3 タクシー会社における定年の年齢
(定年があると回答したタクシー会社)



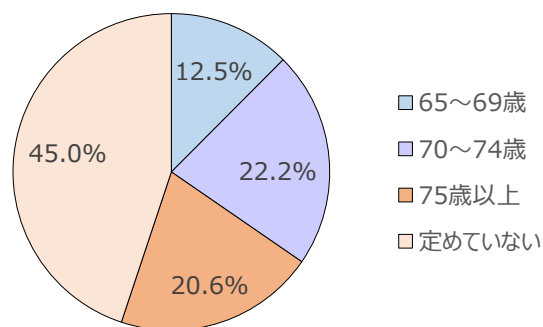
(資料) 全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー業高齢者の活躍に向けたガイドライン」より抜粋

(4) 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会タクシーサービスの将来ビジョン小委員会報告書「～総合生活移動産業への転換を目指して～」(2006 年 7 月)

次に、現状での各タクシー会社の雇用制度の状況についてみていきたい。上述した「ハイヤー・タクシー業 高齢者の活躍に向けたガイドライン」によると、タクシー会社へのアンケート（2019年度に実施）の結果、「定年を定めている」と回答したのは78.5%、「定めていない」は19.3%、無回答が2.2%だった。定年を定めている場合の年齢について尋ねると、「65歳」が51.5%と最も多く、「60歳」が27.4%、「70歳」が8.1%などとなっていた（図表3）。

さらに、定年がある場合の雇用延長の上限年齢について尋ねると、「定めていない」が45.0%で最も多かった（図表4）。上限の定めがない職場では、

図表4 タクシー会社における定年後の
継続雇用の上限年齢



（資料） 同上

ドライバー個人の運転技能や健康状態、意欲などを鑑みて、個別に判断していると見られる。上限年齢に関する選択肢で、次に回答率が高かったのは「75歳以上」の20.6%だった。また、「70歳」が15%、「65歳」が11.5%——などとなっていた。従って、一部のタクシー会社では、雇用制度上は、75歳以上でも働き続けられることが分かった。

なお、全タク連によると、必ずしもドライバーが継続雇用の上限年齢に達していなくても、加齢の影響で運転技能やコミュニケーションなどに問題が生じ、乗客からクレームが入ったり、運行管理者による教育の際に不適切と判断したりした場合には、継続雇用を更新しないなどの対応をとるという。

（2）個人タクシー

個人タクシーの場合は制度上、「定年」が定められている。2002年の改正道路運送法施行に合わせて運用基準が変更され、個人タクシー業を開業する場合は、認可申請日時点で65歳未満と定められ、その後、更新（概ね3年ごと）が認められる期間は、75歳に到達する前日までと定められた。従って、個人タクシーで、現在75歳以上で乗務している高齢ドライバーは、2002年2月以前に認可申請した人に限られており、今後は大きく増えることはないだろう。

ただし、個人タクシーの「定年」を迎えた後に、法人タクシーに転職する事例もあるといい⁽⁵⁾、法人タクシーと個人タクシーで制度が異なることは課題を残している。

3——高齢ドライバーの運転能力と交通事故の発生状況

1 | 加齢による心身機能の変化

次に、加齢による運転能力への影響についてみていきたい。所正文ほか（2018）『高齢ドライバー』によると、交通事故に結び付きやすい高齢者の特性として、①視力（視野を含む）、②反応の速さ・バラツキ・正確さ、③自分の運転能力に対する過信が指摘されているという。

（5）東京交通新聞 2020年7月27日。

同書によると、まず①視力については、静止視力や動体視力は40歳代後半から下降減少が始まる。また、暗いところで物が見え始める「順能力」も加齢に伴って低下し、夕暮れ時やトンネルに入った時にモノが見えにくくなる。さらに夜間視力も顕著に低下するという。平均的水準でみると、20歳代では0.8前後の夜間視力が、60歳代後半になると0.4前後まで低下するという。室内作業であれば、照明によってサポート可能であるが、夜間運転をする場合には大変危険になると同書は指摘している。また、視野も狭くなり、車の運転に関しては、片目で左右90度の範囲でモノが見えることが望ましいが、65歳を過ぎると60度ぐらいに狭くなる人が多いという。高齢ドライバーによる交差点での出会い頭の事故や右折事故の要因の一つには、左右確認しても、視野の狭まりによって見落としが生じることが考えられるという。

②反応の速さ・バラツキ・正確さについては、刺激を知覚し、その意味を読み取り、それに対する適切な行動をとるといった「知覚—判断—動作機能」が加齢に伴って低下するという。高齢ドライバーによる事故の発生場所の中で、「交差点」が多いのは、複雑な交通環境で、迅速に適切な反応を行うことが不得手であることが関係しているという。

③として、高齢ドライバーは、自分の運転に対して強い自信を持つ傾向があるという。同書では、「自分の運転テクニックであれば十分危険を回避できるか」との質問に対して、75歳以上のドライバーの52.5%が肯定的回答をしており、他の年齢層の肯定的回答を大きく上回った、とする著者の調査結果が紹介されている。また高齢者の場合は、交通規則よりも自らの経験則を重視する傾向があるという。その典型が交差点での一時停止違反であり、高齢者が経験則に従って、一旦停止しなくても徐行で十分だと判断している、と指摘している。

2 | 高齢ドライバーによる交通事故の状況

(1) 高齢ドライバーの事故発生割合

1 | では高齢ドライバーは、運転に必要とされる心身機能が低下していることを説明した。ここからは、実際の高齢ドライバーによる死亡事故の発生状況について説明したい。

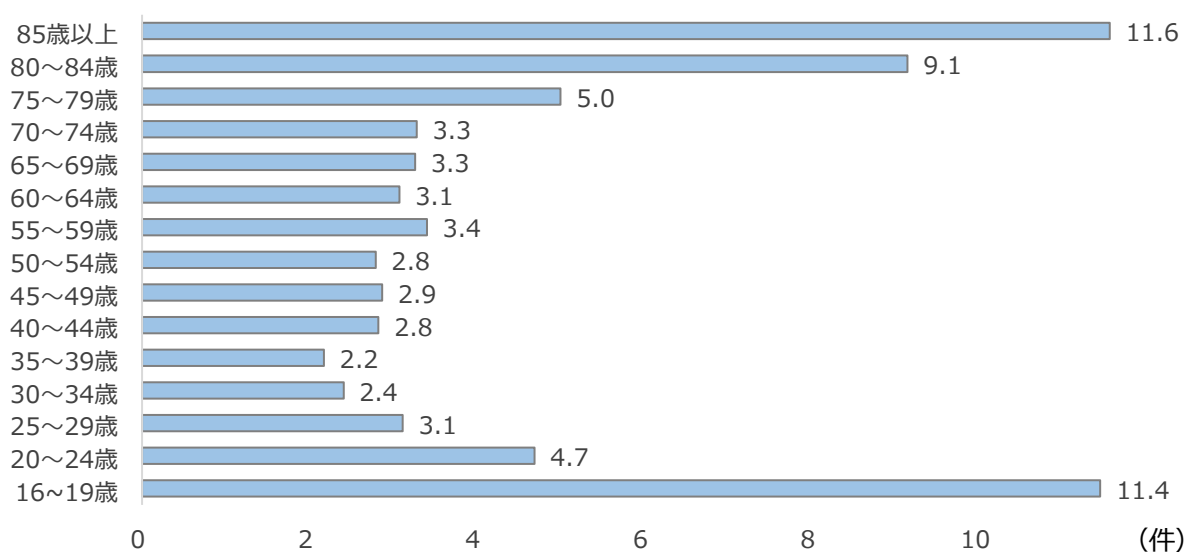
図表5は、警察庁がまとめた、年齢層別の免許人口10万人当たりの死亡事故件数である。これを見ると「25～29歳」から「70～74歳」までは2～3人台だが、「75～79歳」では5人、「80～84歳」では9.1人と上昇している。なお、若年層についても「20～24歳」は4人台、「16～19歳」は11.4人と突出している。因みに、2020年と2021年については、コロナ禍によって高齢者を中心に外出が減少した影響で、高齢者の死亡事故件数が低下した可能性があることから⁽⁶⁾、コロナ前の数値を使用した。

次に、75歳以上のドライバーと、75歳未満のドライバーについて、免許人口10万人あたりの死亡事故件数を比べると、大きな差がある（図表6）。2019年の数字を見ると、75歳未満が3.1件であるのに対し、75歳以上は6.9件となっている⁽⁷⁾。なお、2020、2021両年の低下には、上述したように、コロナ禍の影響があると考えられる。

(6) 坊美生子（2022）「[コロナ禍で低下した高齢者の外出頻度 ～『第8回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査』より](#)」（基礎研レポート）

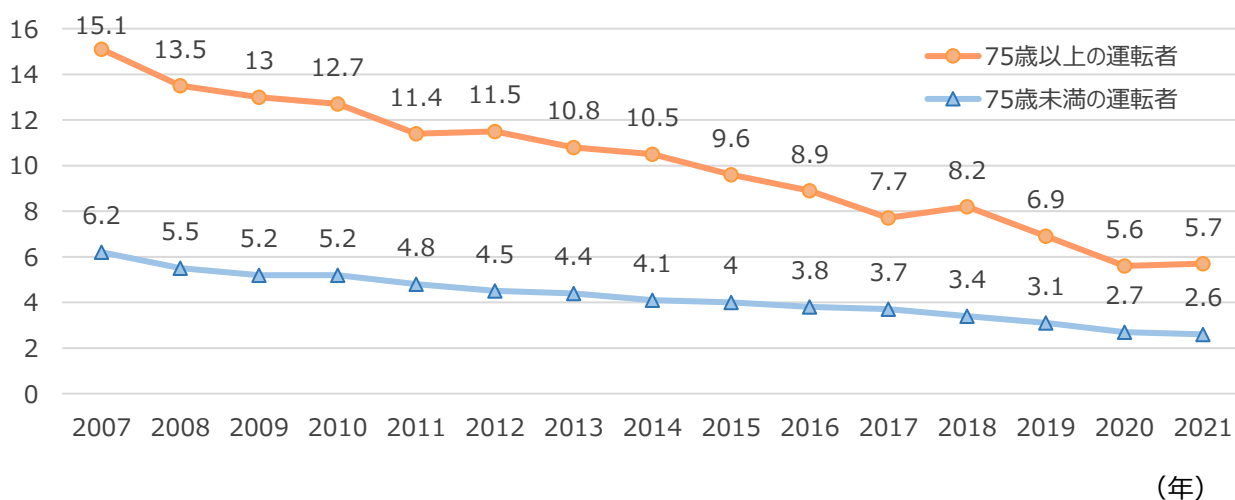
(7) 仲村健二「特集に当たって」『月刊交通』2022年6月

図表5 ドライバーの年齢層別の免許人口10万人当たりの死亡事故件数（2019年）



（資料）警察庁「令和3年道路の交通に関する統計」より筆者作成

図表6 75歳以上ドライバーと75歳未満ドライバーで比較した免許人口10万人当たりの死亡事故件数

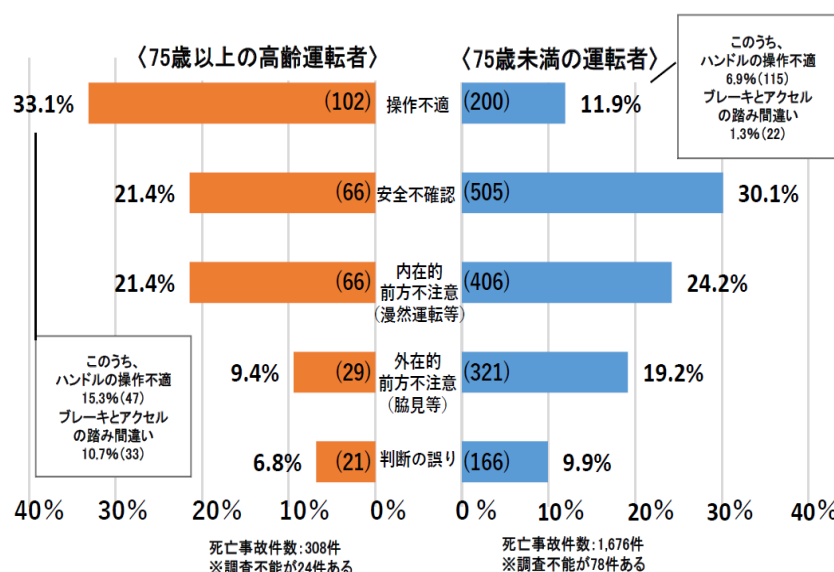


（資料）奥田博也「高齢運転者による交通事故の現状について」『月刊交通』2018年6月号、警察庁（2022）「令和3年における交通事故の発生状況等について」より抜粋

(2) 高齢ドライバーの事故原因

警察庁のまとめによると、75 歳以上の高齢ドライバーによる死亡事故の人的要因（2021 年）は、最多が「操作不適」（33.1%）で、75 歳未満（11.9%）に比べると、突出して割合が大きい（図表 7）。また、このうち「ハンドルの操作不適」は 15.3%（75 歳未満は 6.9%）、「ブレーキとアクセルの踏み間違い」が 10.7%（75 歳未満は 1.3%）と、いずれも 75 歳未満に比べて多かった。これらの要因には、1 | で述べた「知覚—判断—動作機能」の低下、つまり、道路の状況を読み取り、素早く判断し、適切な反応をするという、一連の動作が苦手であることが関わっていると考えられる。

図表 7 ドライバーの年齢層別死亡事故の人的要因比較（2021 年）



警察庁（2022）「令和3年における交通事故の発生状況等について」より抜粋

4—タクシードライバーによる交通事故の発生状況

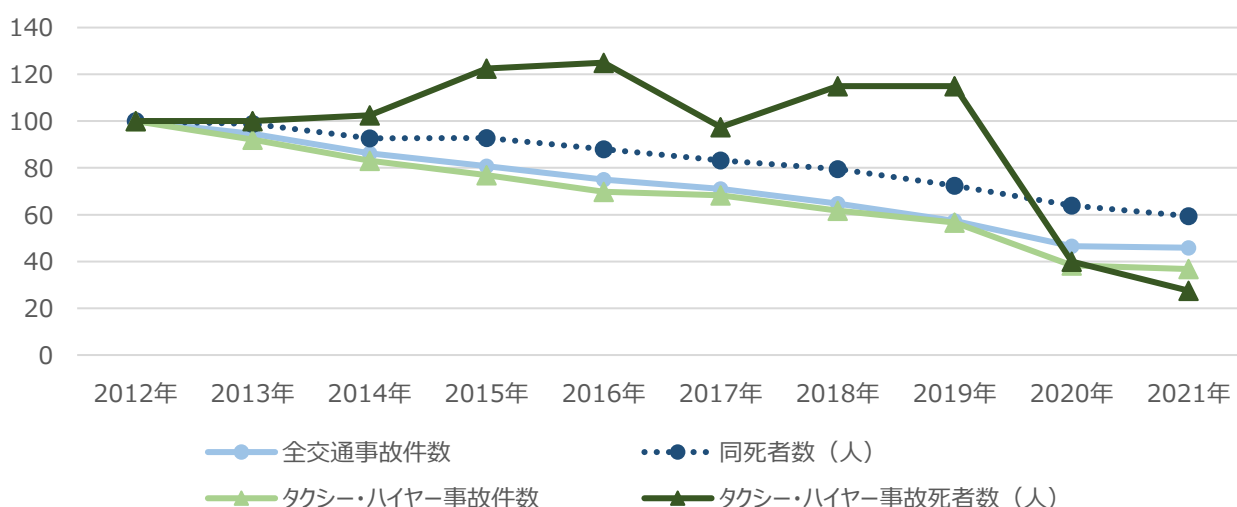
1 | タクシードライバーによる交通事故件数の推移

3 では、高齢ドライバー全体の交通事故の発生状況についてみたが、ここからは、タクシーの高齢ドライバーの事故についてみていきたい。始めに述べると、タクシーによる交通事故のうち、ドライバーの年齢層別の公表データはほとんど存在しないため、補足資料として、関連するデータをみていきたい。

まず、タクシードライバー全体の交通事故の状況について述べる。警察庁によると、交通事故全体の件数は2021年に約30万件、死者数2,636人であるのに対し、タクシー・ハイヤーを第一当事者とする業務中の交通事故は同年に6,938件、死者数11人だった。2020、2021両年は、コロナ禍の影響で全体やタクシー・ハイヤーによる交通事故の件数と死者数が大きく減少したと考えられるが、2012年以降の10年間の推移を見ると、コロナ前の2019年時点では、全体の交通事故件数は約4割、死者数は3割減少した（図表8）。これに比べて、タクシーを第一当事者とする業務中の交通事故は、件数は4割以上減ったものの、死者数は減っていない。

ただし、タクシー・ハイヤーの交通事故について、ドライバーの年齢層ごとの分布は不明であり、高齢のタクシードライバーによる事故がどれぐらい発生しているのか等は不明である。

図表8 全交通事故とタクシー事故に関する件数と死者数の推移（2012 年を 100 とした指数）



年	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
全交通事故件数	665,157	629,033	573,842	536,899	499,201	472,165	430,601	381,237	309,178	305,196
同死者数（人）	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636
タクシー・ハイヤー事故件数	18,877	17,379	15,675	14,510	13,176	12,885	11,644	10,699	7,230	6,938
同死者数（人）	40	40	41	49	50	39	46	46	16	11

（備考）タクシー・ハイヤー事故は、業務中で、第一当事者の場合。

（資料）警察庁の提供資料と「道路の交通に関する統計」より筆者作成

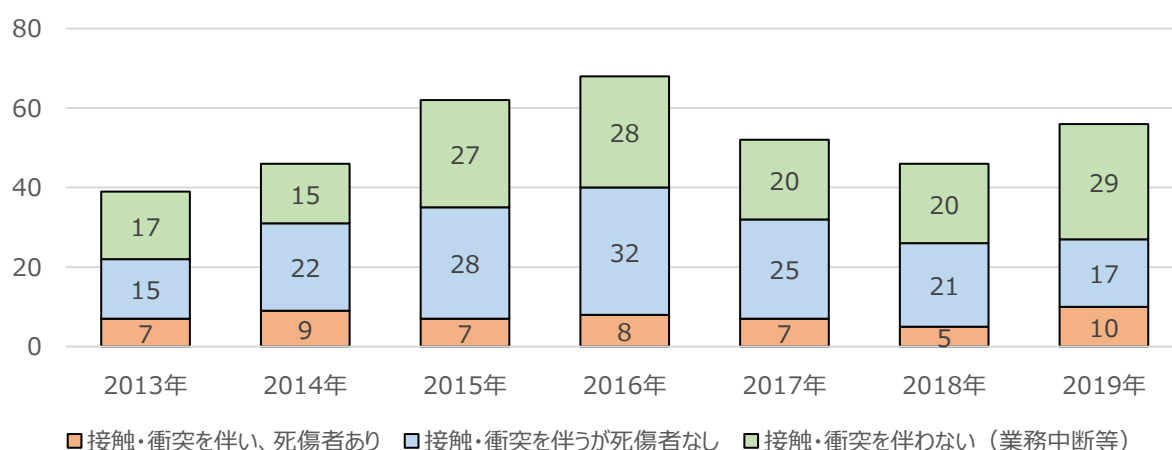
2 | ドライバーの健康起因の交通事故

交通事故の統計とは別に、国土交通省は、自動車事故報告規則に基づいて自動車運送事業者が報告した「重大事故」を「自動車運送事業用自動車事故統計年報」としてまとめている⁽⁸⁾。それによると、近年の事業用自動車による重大事故の発生状況の特徴として、ドライバーの健康起因の重大事故が増加傾向にある。このうちタクシーについてみると、2019 年は 56 人（対前年比 10 件増）で、2017 年からは減少していたが、3 年ぶりに前年を上回った（図表 9）。

国土交通省によると、2013～2019 年に事業用自動車健康起因による事故を起こしたドライバーの疾病を集計すると、最多は心筋梗塞や心不全などの「心臓疾患」（15%）、次いでくも膜下出血や脳内出血などの脳疾患（13%）、呼吸器系疾患（6%）、消化器系疾患（5%）——などの順であった。脳疾患や心臓疾患は加齢によってリスクが上昇すると言われており、事業者による高齢ドライバーの健康管理が、より重大な課題となっていると言えるだろう。

(8) ただし、同年報で報告されている「重大事故」には、死者や重傷者を出した事故、10 人以上の負傷者を出した事故等のほか、疾病により運転を継続できなくなったもの（運転を中断したもの）を含む。

図表9 ドライバーの健康状態に起因する事故報告件数の推移



（資料）国土交通省資料より引用

3 | タクシー会社へのアンケート、ヒアリング結果

最後に、タクシー会社へのアンケート等から、現場が把握している状況について述べたい。全タク連が作成した「ハイヤー・タクシー業 高齢者の活躍に向けたガイドライン」では、タクシー会社へのヒアリング調査やアンケートの結果が報告されている。

それによると、まずヒアリング結果では、高齢ドライバーを雇用する際の不安について「高齢者にとって問題なのは、体力を維持すること、体調を崩さないように健康管理すること、動作が鈍ること、反応が遅くなること」、「車庫内でのアクセルとブレーキの踏み間違いによる物損事故や、体が硬くなるから車をバックさせる際の物損事故が増加している」との意見が出されている⁽⁹⁾。

またアンケートでは、高齢ドライバーを雇用する上での不安を尋ねると、「健康の不安」との回答は100%、「交通事故の発生」は84.3%だった。具体的には「注意が放漫になり安全確認が不十分。事故の発生が増える傾向にある」、「自過失事故の割合が高くなっている」、「小さな接触事故が多い」などの意見が出されていた。事業用自動車に特定した高齢ドライバーによる事故の公表データは殆どないため、現場からのこれらの報告は、実態を表すものとして重要であろう。

5——現状での安全対策

1 | 高齢ドライバー全体に対する法令上の安全対策

ここまで述べてきたような高齢タクシードライバーの増加や運転のリスクに対して、現在講じられている安全対策についてみていきたい。まずは、タクシーに限らず、1種免許取得者にも共通する高齢ドライバー全体への主な対策について、法令によるものから概観しておきたい。

(9) 同ガイドラインで「高齢ドライバー」と表現する場合は、高齢者雇用安定法で雇用確保措置の対象となっている65歳以上のタクシードライバーを「高齢ドライバー」と記述している。

道路交通法（以下、道交法）では、1990年代から、増加しつつある高齢ドライバーに向けて、様々な安全策を講じてきた。主なものは、75歳以上ドライバーを対象とした高齢者講習の導入（1998年）、運転免許の自主返納制度導入（同）、高齢者講習の対象を70歳以上に引き下げ（2002年）、免許自主返納促進のための運転経歴証明書制度の導入（同）、認知機能検査導入（2009年）、75歳以上で免許更新時に「認知症の恐れあり」と判断された人に対する医師の診断を義務付け、認知症と診断された場合には免許取消対象になる等、認知症対策の強化（2017年）がある。

さらに、今年5月施行の改正道交法では、安全対策を一層強化し、75歳以上で一定の違反歴があるドライバーを対象に、新たに運転技能検査を導入した。運転技能検査は、繰り返し受検することが可能だが、更新期間満了までに合格しなければ、運転免許を更新できなくなり、実質的に運転免許を失うという厳しい制度である。従来の安全対策は、認知症対策に重点が置かれていたが、高齢ドライバーによる死亡事故の実態を分析すると、事前の認知機能検査で「認知機能低下の恐れなし」と判定された人が多かったことや、高齢ドライバーの死亡事故原因には、ハンドル操作不適などの運転操作の誤りが多かったことなどから、運転技能の低下に着目した対策として盛り込まれたものである⁽¹⁰⁾。

ただし、安全対策の強化によって高齢ドライバーを「免許返納か、継続か」の二者択一で追い込むことがないようにと、同月の改正では、「自主返納の中間的な位置づけ」（警察庁「令和元年度高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究分科会」最終報告書）として、安全運転支援システムを搭載した自動車「サポカー」に限定した免許制度が創設された。

2 | 高齢タクシードライバーに対する安全対策

（1）身体機能の診断と健康管理

① 適齢診断

ここからは、道路運送事業者であるタクシードライバーを対象に、追加的に設けられている法令上の対策や、タクシー会社が任意で実施している主な取組等についてみていきたい。

まず、65歳以上のタクシードライバーは、国土交通省の告示によって、大臣認定の高齢ドライバー向け適齢診断を受診しなければならない。この診断では、認定機関のカウンセラーが、加齢による身体機能の変化が運転行動にどのような影響を与えているかをドライバーに理解させ、その結果に応じた運転の仕方について指導助言する。法人タクシーの場合は、65歳から74歳までは概ね3年に1回、75歳以降は毎年受診する。個人タクシーの場合は、65歳以上になると、概ね3年に1回の更新申請前に受診しなければならない。

② 健康診断、健康状態の把握、健康管理

労働安全衛生法に基づき、タクシー会社は、ドライバーの雇い入れ時と、その後は毎年、定期健康診断を実施している。健康診断で所見がなかった場合でも、任意でドライバーに人間ドックや脳ドック、睡眠時無呼吸症候群のスクリーニング検査などを実施し、早期発見に努めるタクシー会社もある。

国土交通省も2010年に「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を作成し（2014年改定）、

(10) 金丸傑「道路交通法の一部を改正する法律の施行と下位法令の整備について」『月刊交通』2022年6月

各事業者に対して、健康診断で所見がなく、自覚症状がないドライバーに対しても、スクリーニング検査による疾病の早期発見、早期治療を促すなど、積極的な取組を勧奨している。またマニュアルでは、健康起因の事故原因となる疾病には、生活習慣が影響しているものがあることから、食事や睡眠、喫煙等の生活習慣を改善したり、勤務日の休憩時間の取り方などを改善したりすることで、発症リスクを低減するように呼び掛けている。

因みに、同マニュアルによると、運輸交通業における労働者の定期健康診断の有所見率は、全産業平均よりも 10 ポイント高い 64%で、高血圧・高脂血症、糖尿病、肥満などの問題を一つ以上抱えている人が多いといい、ドライバーへの適切な健康管理、健康維持の取組が重要であることが分かる。

国交省は他にも、「睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」「脳血管疾患対策ガイドライン」「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」などを近年、次々と定めている。

本稿で度々述べている全タク連の「ハイヤー・タクシー業 高齢者の活躍に向けたガイドライン」では、タクシー会社による健康管理、健康づくりの取組の好事例として、▽営業所に血圧計と体温計を備え付け、出勤時に全員が測定、記録する、▽営業所に深視力測定装置を設置、▽気力、体力の衰えを防止するために、ゴルフや卓球などのレクリエーションに会社が補助、▽会社として健康宣言をし、健康経営に取り組む——などを紹介している。

また、旅客自動車運送事業運輸規則でも、タクシー会社等は、ドライバーの健康状態の把握に努め、疾病や疲労などで安全運転ができない恐れがあるときは、運転をさせてはならないと定められている。

（２）運行管理

道路運送法に基づき、タクシー会社の運行管理者は毎日、ドライバーの乗務前に点呼を行い、健康状態などを確認している。上述のように、ドライバーが疾病や疲労、睡眠不足等によって、安全運転ができない恐れがある場合は、乗務させてはならない。ドライバーもまた、疾病や疲労、睡眠不足等によって、安全運転ができない恐れがあるときは、申し出なければならない。

その他、運行中にも、運行管理者等が運行状況を把握し、管理をしやすいように、各車両の運行速度や運行距離、運行時間などを記録し、営業所でも共有できる「デジタルタコグラフ」を導入するタクシー会社が増えている。国交省が補助金を交付しており、全タク連によると、2021 年 3 月時点で約 7 万 5,000 台の車両に導入されているという。

（３）多様な働き方

高齢ドライバーの増加により、近年、注目されているのが多様な働き方である。タクシードライバーは、一般的には、早朝から始業して深夜に終わる出番と、休みとを繰り返すローテーションが多いが、高齢ドライバーなど健康管理に注意が必要な労働者を対象に、日勤だけでも認めるというようなものである。ただし、タクシー会社が日勤のシフトを組むためには、通常通りに勤務できる高齢以外のドライバーの確保が必要となるため、人手不足解消と一体的に取り組む必要がある。

（４）安全教育

各タクシー会社は、65 歳以上のドライバー等に対し、定期的に指導監督（安全教育）をすることが

義務付けられている。安全運転に対する注意喚起などである。ただし、全タク連が作成した「ハイヤー・タクシー業 高齢者の活躍に向けたガイドライン」では、現場では高齢ドライバーによる軽微な事故が増えていることから、より頻繁に安全教育を行って、繰り返し注意喚起することを呼びかけている。ドライブレコーダーの映像を用いた指導をしたり、ヒヤリハット事例を報告させたりして、意識を高めている事例もあるという。

（５）技術の活用

高齢ドライバーの健康管理と安全運行に取り組んだ上で、万が一の場合に備えて、車両の衝突防止や被害軽減に役立つと考えられるのが、先進安全技術の活用である。その代表的な対策は、衝突被害軽減ブレーキ等を搭載したサポカーの導入である。

全タク連常務理事の松谷輝也氏によると、2017年に標準安全システムを装備したタクシー専用車両がトヨタ自動車から発売され、2022年5月時点で、全国で2万9,000台導入された（うち東京が1万6,000台）^{（11）}。ただし、タクシー車両は全国で約22万台あり（福祉輸送限定を含む）、導入済は約1割に過ぎない。特に、地方では導入が遅れている。サポカー以外にも、過労運転防止機器や（２）で述べたデジタルタコグラフ、自動日報装置等も、安全運転、事故防止に資すると期待できる。

（６）若年者採用強化

① 道交法改正

（５）までは、高齢タクシードライバーを雇用する場合の事故防止対策について述べてきたが、より抜本的に解決するためには、産業内で新陳代謝を促進することが必要である。若年・中年層を採用できなければ、高齢層がスムーズに引退することもできないからである。この点ではまず、法令上で規制緩和があった。2022年5月の改正道交法では、2種免許を取得できる要件が、従来の「満21歳以上かつ普通免許等保有3年以上」から、一定の教習を修了することを条件に「19歳以上、かつ普通免許等保有1年以上」に引き下げられた。自動車運送業の各業界団体が長年、要望してきた項目であり、より大卒や高卒の若者を採用しやすくなると期待できる。ただし、条件の引き下げだけで就職希望者が急に増えるとは考えづらく、働きやすい職場づくりと、仕事の魅力のPRなどが必要になるだろう。

② 新卒採用の活発化

道交法の規制緩和と関連して、新陳代謝に必要なのが、採用活動の強化である。2010年代から、在東京の大手タクシー会社が新卒採用を大幅に増やし、少しずつその動きが広がっている。先行している大手タクシー会社は、「タクシーは中高年の職場」というイメージを覆し、積極的に新卒者向けの合同就職説明会に参加したり、SNSを活用したりして大量採用を実現しているという。構成比としては依然小さいが、これまで新陳代謝が進まなかったタクシー業界に、風穴を開ける動きである。今後は、地方にも若手採用の動きを拡大できるかどうか注目される。

（11） 松谷輝矢「タクシー業界の現状と課題等」『月刊交通』東京法令出版、2022年7月号

本稿では、高齢化が先行するタクシー業界で、70歳前半のドライバーが主軸になり、75歳以上の高齢ドライバーが増加していること、統計的なデータは不足しているものの、加齢によって視力等、運転に必要な心身機能が低下することや、現場では高齢タクシードライバーによる自損事故の増加などが報告されていることを説明してきた。タクシー業界の高齢化と人手不足（採用難）は慢性化しているため、法令等により、年齢制限が講じられない限り、今後も高齢タクシードライバーは増加する可能性があり、現在、講じられている安全対策をより強化していく必要があるだろう。

最も抜本的な対策は、法人タクシーにも「定年制」を導入することであるが、今すぐ実施すれば、地方によっては、人手不足によって事業継続が困難なタクシー会社が出てくるかもしれない。今すぐ行うべき対策としては、現在の高齢タクシードライバーによる事故を防ぐため、5でもみてきた▽各現場における健康管理の強化、▽安全教育の強化、▽負担の少ない勤務体系の整備、▽最新技術の活用、▽若年者の採用拡大——などを強化することだろう。

例えば安全教育に関して言えば、5—2 | (4) で述べたように、高齢ドライバーに対しては、法令の定め以上に高頻度に安全教育を実施し、自身の運転にこまめに注意喚起し、経験にとらわれず、ゆとりある運転行動を心がけてもらうことなどである。また、当面はタクシードライバーの年齢分布に大きな変化がないと考えると、サポカー等を増やすことによって、万が一の際の被害軽減を図ることが、現実的に求められるのではないだろうか。タクシー会社は中小零細企業が多いため、国の補助金を活用しても、買い替えが難しい会社が多いと考えられる。地方の状況に応じて、より活用しやすい補助の仕組みも必要となるのではないだろうか。

また、若手の採用については、今後も地方にまで波及していくことを期待したい。タクシー業界は近年、キャッシュレスや配車アプリの導入などハード面で大きく進化していることに加えて、相乗り解禁など、法令によって経営環境も変化している。タクシーと他産業のサービスを連携した MaaS の取組が行われている地域もある。高齢ドライバーにとっては、慣れない機器の扱いに負担感を感じる人もいだろうが、高卒や大卒など若手にとっては、デジタル技術を活用した職場や、経営環境の変化は、新しいことにチャレンジできるというプラスイメージにつながるだろう。地方のタクシー会社にも、若手の採用に取り組んでほしい。

一方で、中期的には、タクシードライバーに適した年齢幅について、議論する必要があるだろう。個人タクシーには10年前から「定年制」が導入されている。加齢によって、運転に必要な身体機能が低下すること自体は、これまでに述べた通りである。様々な疾病リスクも加齢によって上昇していく。生活習慣を改善することで、リスクを下げられる疾病もあるが、そうではないものもある。

もっとも、法人タクシーは、個人タクシーと違って運行管理者がいるため、運行管理者が高齢ドライバーの体調悪化を把握して乗務を禁止、運転中止を指示したり、本人への安全指導によって運転を改善したりできる可能性はある。かと言って、運行管理だけで、加齢による事故リスクを十分下げられるのかというと、そうは言いきれないだろう。

7—終わりに

世界に類を見ないほど高齢化が進む日本で、高齢者が働き続けられる社会を構築することは、大変意義深いことである。1で述べたように、年を取っても、これまで通りに働きつづられることができれば、生活の糧となるだけではなく、生きがいや張りができ、高齢期の Well-being は大きく向上し、健康寿命の延伸にもつながる。社会にも貢献できる。

一方で、どのような業種、職種であっても、高齢になっても同じように働き続けられるのかというと、そうではないだろう。業種、職種の特性によって、求められる能力がある。事業者側から見ても、高齢労働者に対しては、雇用管理の仕方や、業務のフォロー体制も異なるはずである。

改正高齢者雇用安定法は、70歳までを就業確保措置の努力義務の対象とし、労働者の照準としているが、実のところ、現在の雇用管理制度は、必ずしも、そのような高齢者を想定した内容にはなっていない。まして75歳、80歳以上といった労働者の雇用管理の方法については、各事業者に委ねられている。個人差があるとは言え、基礎疾患が増え、心身機能が低下していく高齢労働者に対して、各産業内で雇用管理や業務のフォロー体制に関する議論が熟す前に、高齢労働者が増加している。

「高齢化産業」の筆頭とも言えるタクシー業界では、高齢労働者、他ならぬ、高齢ドライバーが増加し、各タクシー会社も交通事故の不安に直面している。タクシー業界の他にも、現場では高齢労働者が増えているのに、雇用管理は従来から変わっておらず、業務の分担や指示の仕方、確認体制といった仕組みも定まっていないという事業者はあるだろう。

年齢で区切ることは、年齢差別につながる恐れもあるため、慎重でなければいけないが、加齢によって運転に必要な心身機能が衰えるのであれば、過去の国交省の小委員会で提言されたように、定年の議論は避けられないだろう。旅客自動車運送業は、運転を誤れば、ドライバー本人だけではなく、乗客や、地域の他の道路ユーザーの安全にかかわるためである。

定年を迎えることは、労働者や家族にとって経済面でも精神面で大きな影響を受けるが、仮にドライバーの仕事ができなくなっても、地域には、仕事を引退したばかりの元気な高齢者の力を必要とする場はたくさんある。例えば、地域の80歳代、90歳代の一人暮らしや夫婦のみ世帯は、様々な生活支援（ゴミ出し、草むしり、電球交換、家具の移動、調理、話し相手など）を必要としている⁽¹²⁾。そのような活動の有償・無償ボランティアという形で、地域コミュニティに参加する道もある。長年の有償労働を卒業したら、次は有償・無償ボランティアへと移行したり、農作業だけを続けたりし、程よく体と頭を動かし、本人の健康維持に役立て、誰かの役に立つという道もある。そのサイクルがある社会が、高齢者の「生涯現役」が叶う社会ではないだろうか。

全産業に比べて高齢化が先行したタクシー業界において、年齢特性に応じた雇用管理や運行管理、仕事のフォローに関する仕組みを整え、業務に適した年齢幅について議論できるかどうかは、今後、国全体で高齢者雇用の仕組みを成熟させられるかどうかの試金石となるのではないだろうか。

(12) 坊美生子 (2022) 「[高齢者の生活ニーズのランキング首位は移動サービス（道府県都・政令市編）～市町村の「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査」「在宅介護実態調査」集計結果より～](#)」（基礎研レポート）

参考文献

▽所正文、小長谷陽子、伊藤安海（2018）『高齢ドライバー』（文芸春秋）

▽仲村健二（2022）「特集に当たって」『月刊交通 2022 年 6 月号』（東京法令出版）