

# 基礎研 レポート

## 健康状態に差支えがあっても週1回以上運転する高齢者は推計約300万人

～免許保有している/していた高齢者の約2割は運転を引退済

生活研究部 准主任研究員 坊美生子  
(03)3512-1821 e-mail ; mioko\_bo@nli-research.co.jp

### 1—はじめに

国内では、運転免許を保有する高齢者が増え、それに伴って、高齢者が引き起こす交通事故の割合も増えている。警察庁によると、2022年に65歳以上の高齢者の運転による交通事故件数（第一当事者の場合）は739件、75歳以上の運転による交通事故は379件発生した。全体の交通事故件数に占める割合は、65歳以上が32.6%、75歳以上が16.7%で、10年前よりそれぞれ10～5ポイント上昇した。

政府や自治体は、運転免許の自主返納を推奨するなど、高齢者の交通事故防止対策を強化してきたが、地方を中心に「クルマ社会」は出来上がっており、高齢者にとってマイカーを手放すことは容易ではない。また、マイカーを手放して仕事を失ったり、外出が減ったりすると、経済状態や健康状態の悪化につながるため、強硬に自主返納を進めれば不利益につながる。

実は、一言で「高齢者」と言っても、運転状況や健康状態は様々である。例えば、「75歳を過ぎたが、健康面に問題がないので仕事で運転している」という人もいれば、「運転免許証は持っているが、ほとんど運転していない」という人、「免許の自主返納はしないが、次の更新はしないつもり」という人もいるだろう。運転を続けている事情も人それぞれにあり、「運転免許がなくなると、農作業ができなくなるので困る」という人もいるだろう。従って、今後の方向性としては、高齢者に一律に免許返納を迫るのではなく、代替移動手段の確保に努めながら、高齢者の利便性と安全性のバランスをどう図っていくかを考えることが重要だろう。そのためには、現在、どのような属性の高齢者が、どのような状況でマイカー運転を続けているのかを、より詳細に把握しておくことが必要だろう。

そこで本稿は、65歳以上のドライバーについて、公益財団法人「生命保険文化センター」（以下、文化センター）が2020年10～11月に実施した「ライフマネジメントに関する高齢者の意識調査」の高齢者調査<sup>(1)</sup>のデータを用いて、性・年齢階級や居住地域、職業、健康状態などの属性ごとに運転状

(1) 全国の60歳以上の男女個人を対象に、留置聴取法にて実施。回収は2,083。本稿の分析では、その中から65歳以上の回答結果を使用した（有効回答数は1,730）。

況を分析する。それによって、どうしても運転を必要とする状況や、急いで移動サービスに移行しなければならない高齢者層のボリューム等について、インプリケーションを抽出する。

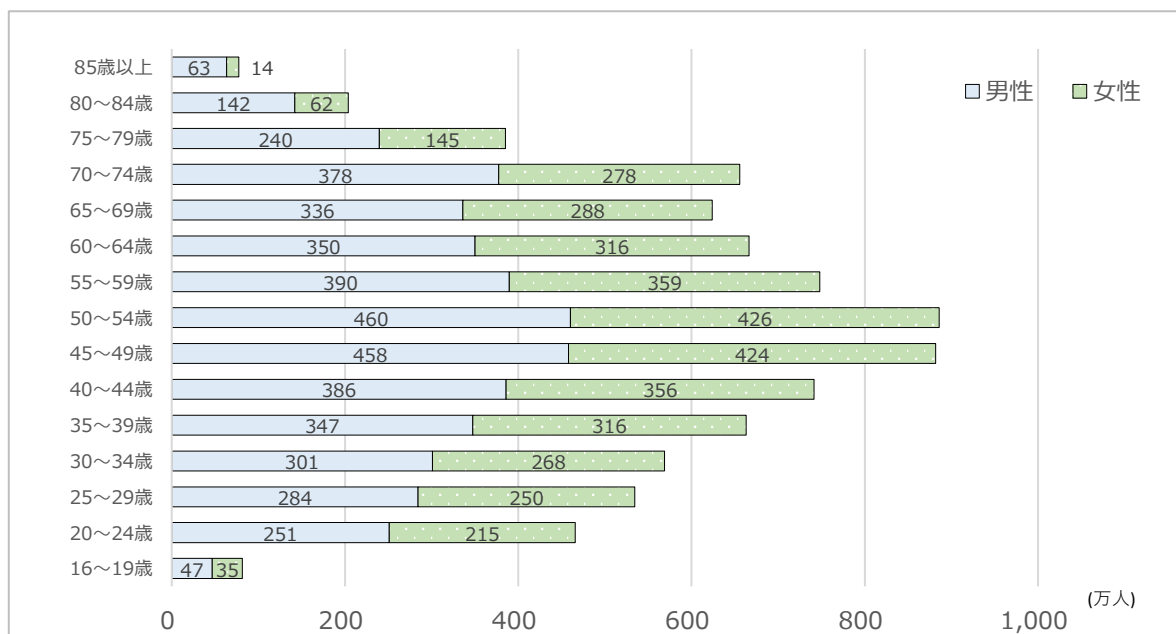
## 2——高齢ドライバーの増加と運転免許の自主返納

### 1 | 高齢ドライバーの人数

警察庁の「運転免許統計令和4年版」によると、2022年末の国内の運転免許保有者8184万人のうち、65歳以上ドライバーは1,946万人おり、全体の約2割を占める。性別にみると男性1159万人、女性787万人と、男性の方が女性を大きく上回っている。75歳以上に限ると約667万人（男性約445万人、女性約221万人）で、全体のうち約1割である。

5歳ごとの年齢階級別に運転免許保有者数を見ると、「65～69歳」の約624万人（男性336万人、女性288万人）よりも、「70～74歳」の約656万人（男性378万人、女性278万人）の方が多（図表1）。これは、人口が多い団塊世代の多くが、2022年時点では「70～74歳」に含まれるからだと考えられる。しかし「75歳～79歳」になると約385万人（男性240万人、女性145万人）に減少する。死亡によって運転免許保有者数が減る他、一部は運転免許の自主返納や非更新をしたためだと考えられる。また「80～84歳」（男性142万人、女性62万人）では約204万人、「85歳以上」でも約78万人（男性63万人、女性14万人）が免許を保有している。性別では、いずれの年齢階級でも男性の方が女性よりも多い。

図表1 性別、年齢階級別にみた運転免許保有者の数



(資料) 警察庁「運転免許統計」令和4年版より筆者作成。

ところで、統計的には、交通死亡事故を起こす割合は、ドライバーが75歳以上になると大きく上

昇する<sup>(2)</sup>。運転免許保有人口の多い団塊世代が、2022年以降、順次75歳に突入しているため、移動手段確保や自主返納状況などの高齢ドライバーを巡る環境が変わらなければ、高齢ドライバーによる交通死亡事故件数は今後、増加する可能性がある。

## 2 | 高齢ドライバーの割合

次に、年齢階級別に、人口に占める運転免許保有者の割合をみたものが図表2である。赤枠で囲った高齢者の部分に着目すると、まず男性は「65～69歳」と「70～74歳」の免許保有率は約9割に上る。「70～74歳」になるとやや低下して7割になるが、「80～84歳」でも約6割、「85歳以上」でも約3割が保有している。

図表1でみたように、運転免許保有者の数で見ると、80歳代では激減しているが、人口に占める割合で見ると、80歳代前半でも男性の過半数が免許を保有しているという状況は驚きである。それだけ、日本社会が圧倒的なクルマ社会になっていると言えるだろう。

次に女性を見ると、「65～69歳」では約8割に上るが、70歳代前半で6割、70歳代後半で4割、80歳代前半で2割と低下していく。いずれの年齢階級でも、男性よりも女性の方が割合は小さい。3で述べるように、高齢女性ではもともと運転免許を取得している人が少ないからである。だからと言って、「高齢女性の方が交通事故を起こすリスクが低いので問題ない」とは言えない。自身が免許を持っていなければ、高齢の夫が運転する車に乗って外出している場合も多く、夫が入院したり死亡したりすると、途端に買い物にも行けなくなる、という事例は、筆者はよく耳にする。高齢者の運転による交通事故リスクと、高齢者の移動困難については、同時に考えなければならない問題である。

図表2 性別、年齢階級別にみた運転免許保有率

	男性	女性
20～24歳	78.1%	70.6%
25～29歳	86.5%	80.4%
30～34歳	91.7%	85.6%
35～39歳	95.2%	89.6%
40～44歳	96.4%	91.3%
45～49歳	96.4%	91.4%
50～54歳	96.1%	90.4%
55～59歳	95.8%	88.1%
60～64歳	94.7%	83.8%
65～69歳	92.6%	75.0%
70～74歳	86.8%	57.2%
75～79歳	74.9%	37.0%
80～84歳	59.6%	18.4%
85歳以上	29.8%	3.2%

(資料) 警察庁「運転免許統計」令和4年版、総務省「人口推計」(2023年1月1日時点確定値)より筆者作成。

(2) 坊美生子(2022)「高齢化と移動課題(上)～現状分析編～」(基礎研レポート)

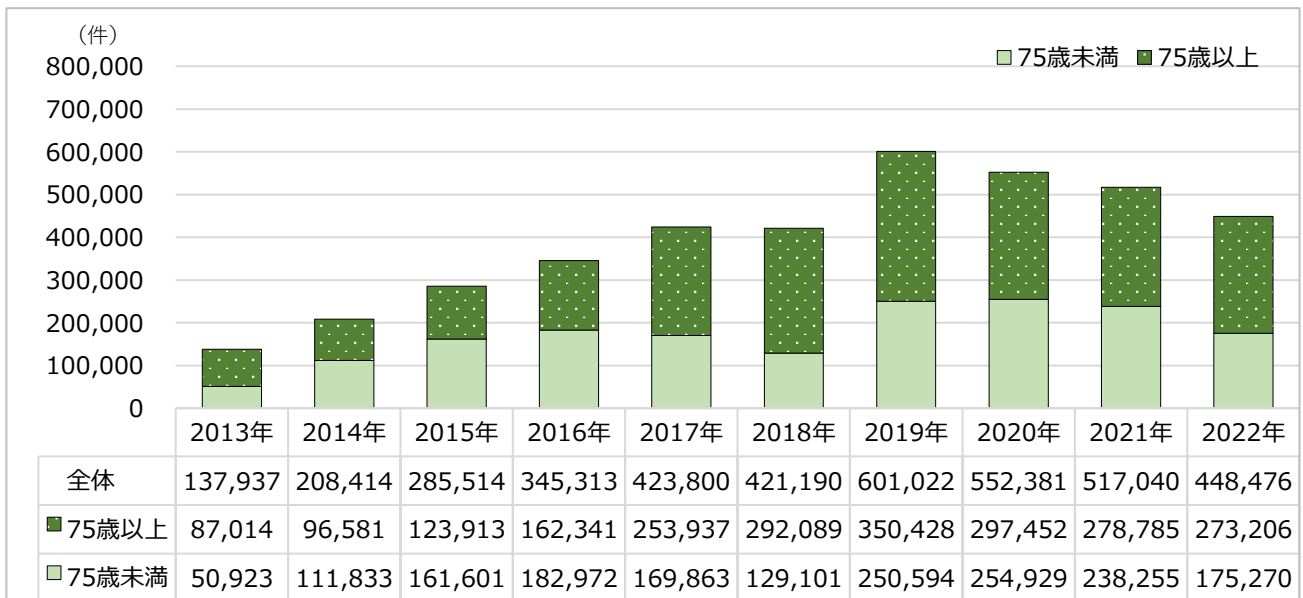
### 3| 運転免許の自主返納者数の推移

次に、運転免許の自主返納状況についてみていきたい。政府や自治体は、自主返納を勧めるために、運転免許証に代わる運転経歴証明証を発行したり、タクシーのクーポン券を発行したりしてきた。

警察庁によると、過去10年間の自主返納件数の推移は図表3のようになっている。「75歳以上」の件数を見ると、2013年には全国で10万件を下回っていたが、制度の認知度が上がり、年を追うごとに件数は増加してきた。2019年には、4月に東京・池袋で当時87歳のドライバーによる暴走事故で11人が死傷し、大きなニュースとなった影響から、返納件数は大幅に増加した。しかし、2020年にコロナ禍に入って以降、減少に転じた。感染不安から、高齢者の間で公共交通を避けてマイカー運転が増えたためだと見られる<sup>(3)</sup>。

ただし、これは各年の免許返納件数であるため、現時点の蓄積状況、すなわち、現在の高齢者の中で、自主返納を済ませた人がどれぐらいに上るのか、高齢者の間で自主返納がどの程度浸透したのか、という状況は分からない。この点については4-1|(2)で、筆者が文化センターの調査結果を用いて推計する。

図表3 運転免許の自主返納件数の推移



(資料) 警察庁資料より筆者作成。

### 4| 運転技能検査による不合格率

次に、道路交通法改正により、2022年5月に始まった運転技能検査の状況についてみていきたい。これは、高齢ドライバー対策として、75歳以上で一定の違反歴のあるドライバーに対して、免許更新時に実車検査を課し、更新期限までに合格できなければ更新を認めないというものである。警察庁によると、高齢ドライバーによる事故の原因は、操作不適が多いため、運転技能を確認するものとして

(3) 坊美生子 (2022) 「[コロナ禍における移動の現状～移動総量は最大1割減で推移。20歳代は外出のハードルが益々高く](#)」(基礎研レポート)

新たに導入された。高齢者は、期限内であれば何度でも受験できる。

警察庁交通局の提供資料によると、制度が始まった2022年5月から12月末までに、全国で約7万7000人が受験し、そのうち約1割が不合格となった（図表4）。都道府県別によって不合格率にはばらつきはあるが、1割前後の県が多い。また、受験者数は、複数回受験した人が含まれる。最終的に期限までに合格できずに、免許を更新できなかった人数については、集計していないという。

図表4 運転技能検査の受験人数と不合格率

都道府県	受験者数	合格者数	不合格率	都道府県	受験者数	合格者数	不合格率
北海道	2,908	2,730	6.1%	滋賀	597	557	6.7%
青森	500	461	7.8%	京都	1,338	1,232	7.9%
岩手	632	558	11.7%	大阪	4,353	4,141	4.9%
宮城	1,091	1,054	3.4%	兵庫	4,662	4,313	7.5%
秋田	521	478	8.3%	奈良	1,042	981	5.9%
山形	821	735	10.5%	和歌山	698	620	11.2%
福島	971	918	5.5%	鳥取	388	351	9.5%
警視庁	4,190	4,044	3.5%	島根	666	480	27.9%
茨城	1,481	1,349	8.9%	岡山	1,164	1,087	6.6%
栃木	779	738	5.3%	広島	2,011	1,717	14.6%
群馬	887	853	3.8%	山口	1,584	1,475	6.9%
埼玉	4,921	4,421	10.2%	徳島	421	406	3.6%
千葉	3,532	3,283	7.0%	香川	974	898	7.8%
神奈川	5,652	4,555	19.4%	愛媛	576	558	3.1%
新潟	1,007	888	11.8%	高知	605	573	5.3%
山梨	547	539	1.5%	福岡	3,221	2,984	7.4%
長野	1,068	997	6.6%	佐賀	731	585	20.0%
静岡	3,341	2,981	10.8%	長崎	636	563	11.5%
富山	1,276	1,236	3.1%	熊本	695	653	6.0%
石川	1,103	1,027	6.9%	大分	620	562	9.4%
福井	510	469	8.0%	宮崎	959	849	11.5%
岐阜	1,337	1,247	6.7%	鹿児島	719	675	6.1%
愛知	7,914	5,886	25.6%	沖縄	393	356	9.4%
三重	1,041	978	6.1%	全国	77,083	69,041	10.4%

（資料）警察庁交通局の提供資料を筆者が一部加工。



### 3—高齢者の健康状態

本稿で高齢者の運転状況について分析していく前に、まず高齢者の健康状態についてみておきたい。文化センターの調査では、回答者の健康状態を客観的に把握するために、「老研式活動能力指標」を基にした設問を設けている。この指標は、買い物や食事の準備などの家事から、交通機関の利用、金銭管理、家族や友達の相談に乗るといったことまで、高齢者の生活機能を幅広く測ることで、IADL（手段的日常生活動作能力）と知的能動性、社会的役割について評価するものである。

具体的には、調査の中で「バスや電車を使って一人で外出できますか」「日用品の買い物ができますか」「お湯をわかせますか」「請求書の支払いができますか」「銀行預金・郵便貯金の出し入れができますか」など、生活機能を測る15の設問を用意し、「いいえ」の回答がひとつもなかった場合に、客観的健康状態を「差し支えなし」、「いいえ」が1～2個あった場合に「ほんの少し差し支えあり」、「いいえ」が3～5個あった場合に「差し支えあり」、「いいえ」が6個以上だった場合に「大いに差し支えあり」と分類した<sup>(4)</sup>。本稿でも、この分類を踏襲して論じる。

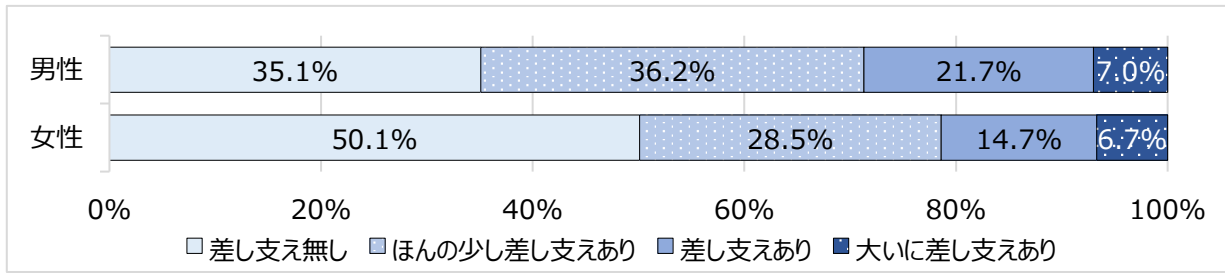
高齢者の男女別の健康状態を4分類に分けて分析すると、内訳は図表5のようになった。まず男性では、「差し支え無し」(35.1%)と「ほんの少し差し支えあり」(36.2%)が拮抗した。続いて「差し支えあり」が21.7%、「大いに差し支えあり」が7.0%となっている。女性の場合は、「差し支えなし」が半数の50.1%を占め、男性よりも10ポイント以上高かった。次いで、「ほんの少し差し支えあり」が28.5%、「差し支えあり」が14.7%、「大いに差し支えあり」が6.7%となっていた。女性の方が、客観的健康状態が良い人が多いことが分かった。

次に、性・年齢階級別に分布をみたものが図表6である。男女いずれも、「差し支え無し」と「ほんの少し差し支えあり」の割合は、年齢階級が上がるごとに概ね小さくなり、「差し支えあり」と「大いに差し支えあり」の割合は、年齢階級が上がるごとに概ね大きくなる傾向が見られた。男性では、「70～74歳」を除き、「差し支えなし」の割合は全体より小さかった。女性では、「75～79歳」以下は「差し支えなし」との回答が全体に比べて高かったが、「85～89歳」は、「差し支えあり」と「大いに差し支えあり」が全体に比べて高かった。また、Nが小さいため参考値であるが、男性の「90歳以上」では「大いに差し支えあり」が33.3%、女性の「90%以上」では72.7%と大きな差があった。男性は女性よりも平均寿命は短いですが、先行研究では、約1割は90歳前後になっても高い心身機能を保つことが分かっており、それと合致する内容だと言える<sup>(5)</sup>。

(4) 他の設問は「年金などの書類が書けますか」、「新聞を読んでいますか」、「本や雑誌を読んでいますか」、「健康についての記事や番組に興味がありますか」、「友達の家を訪ねることがありますか」、「家族や友達の相談にのることがありますか」、「病人を見舞うことができますか」、「若い人に自分から話しかけることができますか」、「一人で電話をかけられますか」、「一人で薬を服用できますか」。

(5) 坊美生子 (2022) 「[高齢化と移動課題 \(上\) ～現状分析編～](#)」(基礎研レポート)

図表5 性別にみた客観的健康状態の分布



(資料) (公財) 生命保険文化センターの「ライフマネジメントに関する高齢者の意識調査」より筆者作成。

図表6 性・年齢階級別にみた客観的健康状態の分布

		N	差し支え無し	ほんの少し差し支えあり	差し支えあり	大いに差し支えあり
全体		1730	43.1%	32.1%	18.0%	6.8%
男性	65～69歳	202	38.1%-	42.6%+	17.3%	2.0%
	70～74歳	230	38.7%	30.0%	24.3%+	7.0%
	75～79歳	172	34.9%-	38.4%+	22.7%	4.1%
	80～84歳	119	30.3%-	37.8%+	19.3%	12.6%+
	85～89歳	54	27.8%-	35.2%	25.9%+	11.1%
	90歳～※	24	16.7%	20.8%	29.2%	33.3%
	計	801	35.1%-	36.2%	21.7%	7.0%
女性	65～69歳	204	60.3%+	31.9%	7.4%-	0.5%-
	70～74歳	267	57.3%+	29.6%	10.9%-	2.2%
	75～79歳	235	51.1%+	28.5%	15.3%	5.1%
	80～84歳	123	39.8%	29.3%	22.8%	8.1%
	85～89歳	78	25.6%-	21.8%-	30.8%+	21.8%+
	90歳～※	22	0.0%	4.5%	22.7%	72.7%
	計	929	50.1%+	28.5%	14.7%	6.7%

(備考1) 全体より有意に差があるものに±表記(有意水準5%)。

(備考2) ※はNが小さいため参考値。

(資料) 同上

## 4—高齢者の運転状況

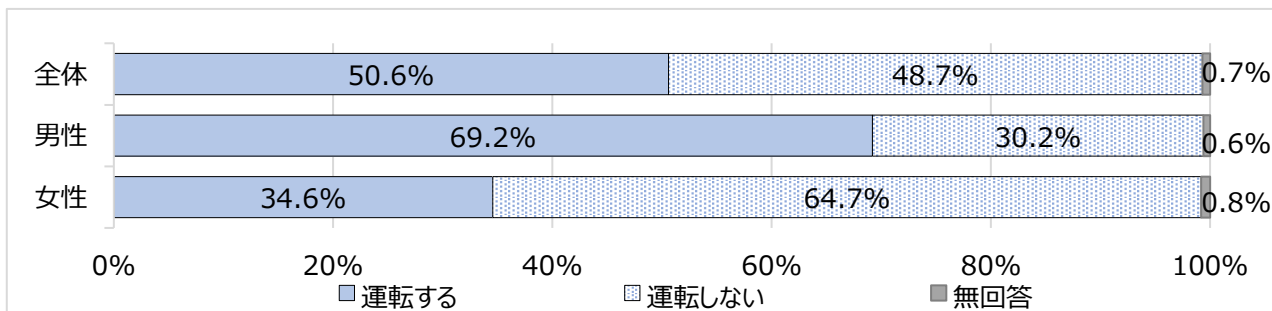
### 1 | 運転習慣

#### (1) 運転習慣の有無

ここからは高齢者の具体的な運転の状況についてみていきたい。まず、運転習慣(運転するかしないか)について尋ねると、全体では「運転する」が50.6%、「運転しない」が48.7%と拮抗していた(図表7)。「運転しない」には、運転免許を持っていない人だけでなく、運転免許を持っていても実際には運転しない人なども含まれる。性別にみると、男性では「運転する」と「運転しない」が7対

3、女性では4対6で、高齢層の男女では運転習慣に大きな差があった。

図表7 高齢者の運転習慣 (N=1730)



(資料) 同上

## (2) 運転しない理由

### ①性別にみた「運転しない理由」

運転習慣の設問で「運転しない」と回答した人に対して、その理由を尋ねた結果が図表8である。性別にみると、まず男性は「運転免許証を持っていたが、自主返納したから」が約4割(40.9%)を占めてトップだった。次いで、「もともと運転免許証を持っていないから」が24.8%、「運転免許証は持っているが、運転する習慣がないから」は12.8%、「運転免許証を持っていたが、更新せず失効したから」が10.7%だった。自主返納と非更新による失効を合わせると、現在運転していない高齢男性の約半数が、かつては運転していたが、引退した層であることが分かった。なお、調査時点の2020年は、改正道交法による運転技能検査が始まっていないため、選択肢も設けられていない。

これに対して、女性は「もともと運転免許証を持っていないから」が約7割(66.7%)と大多数を占めた。次いで、「運転免許証を持っていたが、自主返納したから」が16.3%、「運転免許証は持っているが、運転する習慣がないから」が7.7%、「運転免許証を持っていたが、更新せず失効したから」が4.7%だった。高齢女性では、自主返納と非更新による失効を合わせた運転引退層は約2割だった。

図表8 性別にみた「運転しない理由」(N=843)

男性 (N=242)			女性 (N=601)		
順位	理由	割合	順位	理由	割合
1	運転免許証を持っていたが、自主返納したから	40.9%	1	もともと運転免許証を持っていないから	66.7%
2	もともと運転免許証を持っていないから	24.8%	2	運転免許証を持っていたが、自主返納したから	16.3%
3	運転免許証は持っているが、運転する習慣がないから	12.8%	3	運転免許証は持っているが、運転する習慣がないから	7.7%
4	運転免許証を持っていたが、更新せず失効したから	10.7%	4	運転免許証を持っていたが、更新せず失効したから	4.7%
5	その他	7.4%	5	無効	2.5%
-	わからない	0.4%	-	その他	1.8%
-	無効	2.9%	-	わからない	0.3%

(資料) 同上



## ② 年齢階級別にみた「運転しない理由」

次に、運転習慣がない人の「運転しない理由」を年齢階級別にみると、「運転免許証を持っていたが、自主返納したから」は、年齢階級が上がるほど大きかった。「65～69歳」では1割未満だったが、「70～74歳」になると約2割に上昇し、「75～79歳」以上の年齢階級ではいずれも約3割となった。「もともと運転免許証を持っていないから」も概ね、年齢階級が上がるほど大きくなる傾向が見られた。なお、調査時点では、75歳以上を対象とする認知機能検査は導入済であったが、75歳以上の年齢階級において、検査を避けて非更新の割合が上がる、というような状況は見られなかった。

図表9 年齢階級別にみた「運転しない理由」(N=843)

	N	運転免許証は持っているが、運転する習慣がないから	もともと運転免許証を持っていないから	運転免許証を持っていたが、更新せず失効したから	運転免許証を持っていたが、自主返納したから	その他	わからない	無効
全体	843	9.1%	54.7%	6.4%	23.4%	3.4%	0.4%	2.6%
65～69歳	120	33.3%+	46.7%-	4.2%	6.7%-	5.8%	0.8%	2.5%
70～74歳	203	12.8%	53.7%	7.4%	19.7%	4.4%	0.0%	2.0%
75～79歳	214	3.3%-	57.0%	6.5%	27.1%	2.3%	0.5%	3.3%
80～84歳	162	1.9%-	55.6%	8.0%	29.6%+	2.5%	0.0%	2.5%
85～89歳	104	1.0%-	62.5%+	2.9%	28.8%+	3.8%	0.0%	1.0%
90歳～	40	0.0%-	47.5%-	10.0%	32.5%+	0.0%	2.5%	7.5%

(資料) 同上

## ③ 運転免許を保有している / していた高齢者のうち運転引退済は約2割

ここで、運転免許を保有している人と、かつて保有していた人の和を求め、うちどれぐらいの割合が運転を引退したかを計算すると、男性では16%、女性では24.3%となった。運転免許を保有している、または保有していた高齢者のうち、男女いずれも約2割が自主返納や非更新によって、既に運転を引退したと考えれば、高齢者の交通事故リスクに対する理解は一定程度、深まり、高齢者に「運転をやめる」という判断が広がってきたと言えるのではないだろうか。

因みに、当調査によると、高齢者のうち運転免許を保有していることが確実な人の割合（運転習慣の設問で「運転する」と回答した人と、「運転しない」と回答したうち、その理由を「運転免許証は持っているが、運転する習慣がないから」と回答した人の合計）は、男性では73.1%、女性では39.6%である。一方、警察庁の令和2年運転免許統計と、令和2年国勢調査から、当調査の実施時期と同じ2022年に、運転免許を保有する65歳以上の割合を推計すると、男性が75.1%、女性が37.8%となり、極めて近い。従って、当調査の運転免許保有状況に関する回答には、偏りはないと考えられる。

## 2 | 運転頻度

### (1) 性・年齢階級別にみた運転頻度

ここからは、運転習慣と合わせて実際の運転頻度について、属性に着目して見ていく。

まず高齢者全体の運転頻度を確認すると、「ほとんど毎日運転する」が29.9%、「週に2、3回は運転する」が12.7%、「週に1回くらいは運転する」が4.4%、「月に数回しか運転しない」は2.7%、「年に数回しか運転しない」は1.2%だった（図表10）。高齢者全体では、約半数が週1回以上運転していることになる。「月に数回」「年に数回」といった、まれにしか運転しない人の合計割合は5%にも満たなかった。

次に、性・年齢階級別に違いをみていきたい。まず運転習慣をみると、男女いずれも、年齢階級が上がるほど「運転する」の割合が小さくなった。女性では、「65～69歳」を除くすべての年齢階級で、「運転しない」の割合が全体より有意に高かった。Nが小さいため参考値だが、女性の「90歳～」では「運転しない」の割合が100%だった。

運転頻度は、男女いずれも「ほとんど毎日」や「週に2、3回」の割合は、年齢階級が上がるにつれて小さくなっていった。男性では、「65～69歳」と「70～74歳」「75～79歳」では「ほとんど毎日運転する」が全体の約半数、「75～79歳」では約4割を占めており、全体より有意に高かった。「80～84歳」でも約3割、「85～89歳」でも約2割、「90歳～」でも約1割が「ほとんど毎日運転する」と回答した。女性では、「65～69歳」では「ほとんど毎日」の割合は全体より高く、それ以外の年齢階級年では、全体より低かった。

図表10 性・年齢階級別にみた運転頻度

	N	運転する	ほとんど	週に2、3	週に1回	月に数回	年に数回	運転しない	無回答	
			毎日運転する	回は運転する	くらいは運転する	しか運転しない	しか運転しない			
全体	1730	50.6%	29.7%	12.7%	4.4%	2.7%	1.2%	48.7%	0.7%	
男性	65～69歳	201	87.1%+	53.0%+	17.8%+	9.4%+	5.0%	2.0%	12.4%-	0.5%
	70～74歳	228	77.8%+	47.0%+	17.8%+	8.3%	2.2%	2.6%	21.3%-	0.9%
	75～79歳	172	65.7%+	37.2%+	15.7%	7.6%	3.5%	1.7%	34.3%-	0.0%
	80～84歳	118	51.3%	26.9%	16.8%	5.0%	2.5%	0.0%	47.9%	0.8%
	85～89歳	54	37.0%-	18.5%-	11.1%	1.9%	5.6%	0.0%	63.0%+	0.0%
	90歳～※	23	20.8%	12.5%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	75.0%	4.2%
	計	796	69.2%+	40.4%+	16.5%	7.2%	3.4%	1.6%	30.2%-	0.6%
女性	65～69歳	204	53.4%	35.8%+	10.8%	2.9%	3.4%	0.5%	46.6%	0.0%
	70～74歳	266	41.9%-	22.8%-	13.9%	3.0%	1.1%	1.1%	57.7%+	0.4%
	75～79歳	233	33.2%-	17.9%-	10.2%	1.7%	3.0%	0.4%	66.0%+	0.9%
	80～84歳	122	13.8%-	9.8%-	2.4%-	0.0%	0.0%	1.6%	85.4%+	0.8%
	85～89歳	75	6.4%-	2.6%-	1.3%-	0.0%	2.6%	0.0%	89.7%+	3.8%
	90歳～※	22	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	計	922	34.6%-	20.5%-	9.4%	1.9%	2.0%	0.8%	64.7%+	0.8%

（備考1）全体より有意に差があるものに±表記（有意水準5%）。

（備考2）※はNが小さいため参考値。

（資料）同上

## (2) 居住地域別にみた運転頻度

### ① 居住地域の都市規模別にみた運転頻度

次に、居住地域の都市規模別に運転習慣と運転頻度を比較したものが図表 11 である。まず運転習慣を見ると、都市規模が小さくなるほど「運転する」の割合が大きく、「運転しない」の割合は小さくなる傾向が見られた。

運転頻度については、「ほとんど毎日運転する」の割合は、東京都と政令指定都市を合わせた「21 大市」では約 15%にとどまり、全体より有意に低かった。逆に、「人口 10 万人未満の市」と「郡部」では「ほとんど毎日運転する」の割合全体より有意に高かった。大都市では公共交通が発達しているが、地方部では衰退しているため、マイカー運転が生活を送る上で必須となっていると考えられる。

図表 11 都市規模別にみた運転頻度

	N	運転する	運転頻度					運転しない	無回答
			ほとんど毎日運転する	週に2、3回は運転する	週に1回くらいは運転する	月に数回しか運転しない	年に数回しか運転しない		
全体	1730	50.7%	29.7%	12.7%	4.4%	2.7%	1.2%	48.7%	0.7%
21大市	579	36.9%-	14.9%-	12.1%	4.8%	2.9%	2.2%	62.9%+	0.2%
人口10万人以上の市	702	54.2%	31.9%	13.0%	5.8%	2.6%	0.9%	45.2%	0.7%
人口10万人未満の市	317	61.5%+	44.8%+	12.3%	1.6%	2.5%	0.3%	36.9%-	1.6%
郡部	132	65.2%+	47.0%+	14.4%	1.5%	2.3%	0.0%	34.1%-	0.8%

(備考) 全体より有意に差があるものに±表記（有意水準 5%）。

(資料) 同上

### ② 地域別にみた運転頻度

次に、地域別に運転習慣と運転頻度をみたものが図表 12 である。まず運転習慣については「東京」と「大阪」では「運転する」が 3~4 割で、全体より有意に低く、「運転しない」の割合は全体に比べて有意に高かった。それ以外では、ほぼすべての地域で「運転する」が過半数に上った。中でも「北陸」と「四国」、「南九州」では約 7 割に上った。全体に比べて「運転する」の割合が有意に高いのは、「愛知」、「東北」、「関東（東京都除く）」、「北陸」、「中部（愛知県除く）」、「中国」、「四国」、「南九州」であり、地方の大部分が該当した。

次に、運転頻度をみると、「ほとんど毎日運転する」の割合は、「東京」と「大阪」では全体の約 1 割、「近畿（大阪府除く）」では約 2 割で、全体に比べて有意に低かった。それ以外の地域で約 4~6 割を占めた。中でも高いのは「北陸」と「南九州」の約 6 割だった。

図表 12 地域別にみた運転頻度

	N	運転する	ほとんど毎日運転する	週に2、3回は運転する	週に1回くらいは運転する	月に数回しか運転しない	年に数回しか運転しない	運転しない	無回答
全体	1730	50.7%	29.7%	12.7%	4.4%	2.7%	1.2%	48.7%	0.7%
東京	361	34.8%-	11.9%-	9.1%	6.6%	4.7%	2.5%	64.8%+	0.3%
愛知	232	61.1%+	39.2%+	15.1%	3.4%	3.0%	0.4%	38.4%-	0.4%
大阪	278	36.7%-	14.0%-	11.2%	7.2%	2.5%	1.8%	63.3%+	0.0%
北海道	53	54.7%	37.7%+	15.1%	0.0%	0.0%	1.9%	45.3%	0.0%
東北	81	61.7%+	45.7%+	14.8%	1.2%	0.0%	0.0%	38.3%-	0.0%
関東（東京都除く）	246	57.4%+	35.0%+	13.4%	4.5%	3.3%	1.2%	41.9%-	0.8%
北陸	47	68.1%+	61.7%+	6.4%-	0.0%	0.0%	0.0%	31.9%-	0.0%
中部（愛知県除く）	88	61.3%+	44.3%+	12.5%	3.4%	1.1%	0.0%	36.4%-	2.3%
近畿（大阪府除く）	100	52.0%	24.0%-	21.0%+	4.0%	2.0%	1.0%	47.0%	1.0%
中国	79	62.0%+	36.7%+	21.5%+	3.8%	0.0%	0.0%	36.7%-	1.3%
四国	35	68.6%+	54.3%+	5.7%-	2.9%	5.7%	0.0%	31.4%-	0.0%
北九州	75	49.3%	34.7%+	12.0%	1.3%	1.3%	0.0%	46.7%	4.0%
南九州	55	67.3%+	58.2%+	7.3%-	0.0%	1.8%	0.0%	30.9%-	1.8%

（備考）全体より有意に差があるものに±表記（有意水準 5%）。

（資料）同上

### （3）職業別にみた運転頻度

次に、職業別に運転習慣と運転頻度をみたものが図表 13 である。まず運転習慣についてみると、就業者（「無職」と「その他」以外）は、「パート・アルバイト」を除いて、「運転する」の割合が全体より有意に高かった。特に、公務員や民間企業正社員などの常用労働者では、「運転する」が 8～9 割に上った。通勤や取引先との打ち合わせなど、業務上でマイカーを使用していると考えられる。「農林漁業」は N が小さいために参考値としたが、「運転する」との回答が 9 割に達した。農林漁業では、自宅から仕事場への移動だけではなく、農機具での作業や運搬等、仕事と運転を切り離すことが難しいと推察される。一方、「無職」でも「運転する」が半数近くに上った。

次に運転頻度についてみると、やはり就業者では「ほとんど毎日」がそれぞれの職種で約 4～6 割に上り、全体より有意に高かった。特に公務員や民間企業正社員などの常用労働者では 5～6 割に上り、「派遣社員・契約社員」や「パート・アルバイト」などの非正規労働者（約 4 割）よりも高かった。

図表 13 職業別にみた運転頻度

	N	運転する	ほとんど毎日運転する	週に2、3回は運転する	週に1回くらいは運転する	月に数回しか運転しない	年に数回しか運転しない	運転しない	無回答
全体	1730	50.7%	29.7%	12.7%	4.4%	2.7%	1.2%	48.7%	0.7%
自営業	153	74.5%+	54.9%+	11.1%	5.9%	1.3%	1.3%	24.8%-	0.7%
農林漁業※	17	94.1%	88.2%	5.9%	0.0%	0.0%	0.0%	5.9%	0.0%
商工サービス業	104	68.3%+	51.0%+	11.5%	5.8%	0.0%	0.0%	30.8%-	1.0%
自由業	32	84.5%+	50.0%+	12.5%	9.4%+	6.3%	6.3%+	15.6%-	0.0%
常用労働者	114	80.7%+	53.5%+	14.9%	5.3%	4.4%	2.6%	19.3%-	0.0%
公務員	19	94.8%+	63.2%+	26.3%+	5.3%	0.0%	0.0%	5.3%-	0.0%
民間企業正社員	95	78.0%+	51.6%+	12.6%	5.3%	5.3%	3.2%	22.1%-	0.0%
非正規労働者	112	58.9%+	39.3%+	6.3%-	6.3%	4.5%	2.7%	40.2%-	0.9%
派遣社員・契約社員	21	76.3%+	38.1%+	4.8%-	23.8%+	4.8%	4.8%	19.0%-	4.8%
パート・アルバイト	91	55.0%	39.6%+	6.6%-	2.2%	4.4%	2.2%	45.1%	0.0%
無職	1063	47.5%	25.1%	14.0%	4.6%	2.8%	1.0%	51.6%	0.8%
その他	288	33.6%-	20.1%-	10.1%	1.7%	1.4%	0.3%	65.6%+	0.7%

(備考1) 全体より有意に差があるものに±表記(有意水準5%)。

(備考2) ※はNが小さいため参考値。

(資料) 同上

#### (4) 客観的健康状態別にみた運転頻度

最後に、本人の客観的健康状態別に運転頻度についてみたものが図表14である。2で述べたように、「客観的健康状態」とは、「バスや電車を使って一人で外出できますか」、「日用品の買い物ができますか」といった生活機能を測る15の質問を基に、本人のIADL(手段的日常生活動作能力)と知的能動性、社会的役割について評価し、「いいえ」と回答した数によって、「差し支えなし」、「ほんの少し差し支えあり」、「差し支えあり」、「大いに差し支えあり」の4段階に分類したものである。

この健康状態の区分ごとに運転習慣と運転習慣の違いをみると、男女いずれも、健康状態が悪くなるほど、「運転する」の割合が小さくなっていった。まず男性は、健康状態が「差し支えなし」の約8割が「運転する」と回答し、全体より有意に高かった。「ほんの少し差し支えあり」になると、その割合は約7割に下がった。「差し支えあり」でも約6割が「運転する」だった。全体より小さいものの、「大いに差し支えあり」でも約3割が「運転する」と回答しており、健康状態が相当悪化した後でも、運転を続けていることが分かった。

女性は、いずれの健康状態でも「運転する」の割合は全体より低かった。「差し支えなし」では約4割、「ほんの少し差し支えあり」では約3割、「差し支えあり」では約2割、「大いに差し支えあり」では約3%にとどまった。4-1|(2)でみたように、高齢女性はもともと、高齢男性よりも運転免許を持っている人の割合が小さい上、さらに健康状態が悪化すると、運転する割合も顕著に下がることが分かった。

次いで運転頻度についてみると、男性では、「差し支えなし」のうち約5割が「ほとんど毎日運転す



る」と回答した。この割合は、「ほんの少し差し支えあり」では約4割、「差し支えあり」では約3割に下がった。「大いに差し支えあり」でも約1割は「ほとんど毎日運転する」だった。

また、「大いに差し支えあり」のグループで、週1回以上運転する人を合わせると（「ほとんど毎日」と「週に2、3回」、「週に1回くらい」の合計）、約2割に上った。客観的健康状態が相当、悪化した後でも、男性の2割は定期的に運転していることになり、交通事故を起こすリスクが懸念される。本人から見ると、マイカー運転に代わる移動手段が乏しいと予想される。

次に女性の運転頻度についてみると、「差し支えなし」では約3割が「ほとんど毎日運転する」と回答した。この割合は、「ほんの少し差し支えあり」では約2割、「差し支えあり」では約1割に下がった。「大いに差し支えあり」では1.6%だった。女性の場合は、「大いに差し支えあり」のグループでは、週1回以上運転する人を合計しても5%以内と、限定的だった。

図表 14 性・客観的健康状態別にみた運転頻度

	N	運転する	運転頻度					運転しない	無回答	
			ほとんど毎日運転する	週に2、3回は運転する	週に1回くらいは運転する	月に数回しか運転しない	年に数回しか運転しない			
全体	1730	50.6%	29.7%	12.7%	4.4%	2.7%	1.2%	48.7%	0.7%	
男性	差し支え無し	281	78.7%+	49.5%+	17.8%+	6.8%	3.6%	1.1%	20.6%-	0.7%
	ほんの少し差し支えあり	290	72.4%+	41.7%+	15.5%	8.6%	3.4%	3.1%	26.9%-	0.7%
	差し支えあり	174	62.1%+	33.9%	17.8%+	7.5%	2.3%	0.6%	37.9%-	0.0%
	大いに差し支えあり	56	26.8%-	8.9%-	10.7%	1.8%	5.4%	0.0%	71.4%+	1.8%
	計	801	69.2%+	40.4%+	16.5%	7.2%	3.4%	1.6%	30.2%-	0.6%
女性	差し支え無し	465	44.3%-	27.7%	11.4%	1.9%	2.2%	1.1%	55.3%+	0.4%
	ほんの少し差し支えあり	265	34.7%-	17.0%-	11.3%	3.0%	3.0%	0.4%	65.3%+	0.0%
	差し支えあり	137	15.3%-	10.9%-	2.9%-	0.7%	0.7%	0.0%	82.5%+	2.2%
	大いに差し支えあり	62	3.3%-	1.6%-	0.0%-	0.0%	0.0%	1.6%	93.5%+	3.2%
	計	929	34.5%-	20.5%-	9.4%	1.9%	2.0%	0.8%	64.7%+	0.8%

（備考）全体より有意に差があるものに±表記（有意水準5%）。

（資料）同上

## 5—健康状態が悪くても定期的に運転している高齢者数の試算

次に、3と4の調査結果を用いて、全国で現在、客観的健康状態が悪くても定期的に運転している高齢者のボリュームを試算する。

具体的には、3で判明した、高齢者のうち客観的健康状態が「差し支えあり」または「大いに差し支えあり」の割合と、4で判明した、それらのグループで、週1回以上運転する人（「ほとんど毎日」、「週に2、3回」、「週に1回くらい」の合計）の割合と、高齢者人口の積を、男女別に求めた。高齢者人口の数値には、総務省「人口推計」の最新結果である6月1日現在の概算値を用いた。

試算の結果、客観的健康状態が悪くても週1回以上、運転している高齢男性は約225万人、高齢女性は約46万人で、男女を合わせると約271万人となった（図表15）。つまり、健康状態が相当程度、



悪化した後でも、定期的に運転を続けている高齢者は、全国に男女合わせて約 300 万人いることが分かった。これらの高齢者は、IADL に低下が見られるなどしており、健康な高齢者に比べて、交通事故を起こすリスクが高いと予想される。

ただし、この試算で用いた「客観的健康状態」の指標は、本人の全般的な生活機能を測る指標であって、運転能力に特化したものではない。そのため、「客観的健康状態」に差支えがなくても、例えば動体視力の低下によって、交差点の右左折時に歩行者や自転車に気づくのが遅れ、衝突を回避できないなど、運転に適していない高齢者がいる可能性はある。つまり、試算した規模よりも、健康面の衰えによって交通事故リスクが高い高齢者の人数は多い可能性がある。

図表 15 健康状態に差支えがあっても週 1 回以上運転している高齢者数の試算

＜男性＞				
① 客観的健康状態が「差し支えあり」で週 1 日以上運転している男性高齢者の人数				
男性の 65 歳人口 × 「差し支えあり」の割合 × 週に 1 回以上の割合				
(約 1571 万人) × (21.7%) × (59.2%)	=	約 202 万人		
② 客観的健康状態が「大いに差し支えあり」で週 1 日以上運転している男性高齢者の人数				
男性の 65 歳人口 × 「大いに差し支えあり」の割合 × 週に 1 回以上の割合				
(約 1571 万人) × (7%) × (21.4%)	=	約 24 万人		
男性計	①	+	②	= 約 225 万人
＜女性＞				
③ 客観的健康状態が「差し支えあり」で週 1 日以上運転している女性高齢者の人数				
女性の 65 歳人口 × 「差し支えあり」の割合 × 週に 1 回以上の割合				
(約 2051 万人) × (14.7%) × (14.5%)	=	約 44 万人		
④ 客観的健康状態が「大いに差し支えあり」で週 1 日以上運転している女性高齢者の人数				
女性の 65 歳人口 × 「大いに差し支えあり」の割合 × 週に 1 回以上の割合				
(約 2051 万人) × (6.7%) × (1.6%)	=	約 2 万人		
女性計	③	+	④	= 約 46 万人
＜男女計＞				
男性	+	女性	= 男女計	
(約 225 万人)	+	(約 46 万人)	= <u>約 271 万人</u>	

(資料) 筆者作成。

## 6—終わりに

冒頭で述べたように、高齢者の運転による交通事故への注目が高まり、運転免許の自主返納や高齢者運転技能検査など、事故防止対策が強化されてきた。しかし、地方を中心として、高齢者が利用しやすい移動サービスの供給は不足しているため、高齢者に対して、一律に運転をやめるように求めることは、高齢者の生活基盤を奪ったり、心身機能を悪化させたりすることにつながり、合理的ではない。また、マイカーに代わる移動サービスを整備すると言っても、人口が少ない過疎地や山間地まですべてで整備する財政的な余裕は、国にも地方にもない。

従ってまずは、現実交通事故リスクが高い高齢者がどれぐらいいるのか、どの地方や、何の職業で運転する人が多く、何の目的でどれぐらいの頻度で運転しているのかなど、よりリスクが高い層を見つけ出すことが必要だろう。その上で、優先順位をつけて移動サービスを整備したり、生活支援の在り方を検討したりするなどの対策を打っていくことが求められるだろう。

そのような観点では、本稿の分析によって、まず現在の高齢者のうち、運転免許の保有/非保有に関わらず、運転習慣がある高齢者の割合を定量的に示したこと、運転免許自主返納や非更新による失効により、既に運転を卒業した高齢者の割合を示したこと、性別や年齢階級、居住地域、職業、健康状態など、様々な属性による運転習慣の違いや運転頻度の違いまで分析したことは、高齢者の運転実態の一端を明らかにし、意味があるだろう。さらには、健康状態が悪化したまま定期的に運転を続ける高齢者が、全国で約300万人に上ると推計したことは、交通事故リスクが現実迫る高齢者の規模感を端的に表し、早急に対策が必要であることを、改めて示した。

さらに、全国の高齢者人口が現在も増え続けていることや、2で述べたように、運転免許保有人口の多い団塊世代が順次、後期高齢者に突入していることを考えると、高齢者の運転による交通事故リスクは今後、さらに上昇する可能性がある。

今後は、本稿の分析で示唆した内容を参考に、より事故リスクが高いと見られる高齢者をターゲットに、優先的に、マイカーに代わる移動手段の整備を急ぐと同時に、すぐに代替移動手段を提供できない高齢者に対しては、例えば、運転は、車が欠かせない農作業等の用途や昼間の時間帯、交通量が少ないエリアなどに限定してもらい、それ以外の移動にはボランティア送迎を利用できるように、地区におけるボランティア活動を支援したり、知り合いとの相乗りを推奨したりするなど、免許を保有している間にも、交通事故リスクをできるだけ抑えるような仕組みを考えていく必要があるだろう。また、高齢者の年齢階級や健康状態によって、リスクが低い高齢者には運転のトレーニングをし、リスクの高い高齢者には、必要なモノやサービスを自宅に届けるようにするなど、高齢者の状態に合わせて、様々なアプローチを検討していくべきではないだろうか。

(謝辞) 貴重なデータを提供して頂いた公益財団法人「生命保険文化センター」(以下、文化センター) に感謝申し上げたい。