

高齢ドライバーの運転免許の返納・取り消しに関する試み*

Two On-Going Experiments on Return or Revocation of Older Driver's License *

溝端光雄**・北川博巳***

By Mitsuo MIZOHATA**・Hiroshi KITAGAWA***

1. はじめに

高速道路での逆走事故を始めとして、高齢ドライバーが加害者として関与した交通事故は、その増勢傾向に歯止めが見られない状況にある。こうした中で、現在、2つの試みが検討されている。1つは、地域の自治体・警察関係者・商業者・土木事務所が連携して高齢ドライバーに運転免許の返納を促そうという土佐清水市の試み（買物割引を主体したもの）である。いま1つは、認知症の疑いがあると見なされる高齢ドライバーの免許を取り消すという警察庁の方針に沿った精神医学面からの検討である。

本稿は、前者については聞き取り調査の結果を、後者に関しては関連する実験の成果をレビューし、広い意味での地域福祉の観点から高齢ドライバーの移動問題を考察するものである。

2. 運転免許証の返納を促す試み：土佐清水市

(1) 試みの概要

この試みは「65歳以上の市民が運転免許(全種類)を返納し、その際に交付される運転経歴証明書(写真-1参照)を地元の商店街で提示すれば1割引で買物できる」という支援制度である。その発端は昨年の初めに軽四貨物車を運転していた84歳の高齢ドライバーが国道で起こした交通事故(ガードレールに衝突した自損事故)が発生したことで、その後「市高齢者交通安全対策推進協議会」(市長・警察・老人クラブ・小売業・郵便局・土木事務所などの関係者から構成)が設置され、約半年間の検討を経て、昨年の7月から運用が開始された。なお、聞き取り調査は、割引制度が始まって約2ヶ月余り経過した昨年の9月末に土佐清水署を訪問する形で行った。

*キーワード：高齢ドライバー，交通安全，地域連携

**正員，工修，(財)東京都老人総合研究所

(東京都板橋区栄町35-2，

Tel. 03-3964-3241, Fax. 03-3579-4776,

mizohata@tmig.or.jp)

***正員，工博，兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所



写真-1 運転経歴証明書：見本

(2) 試み開始までの経緯

表-1は、先の割引制度を始める前に実施された「免許返納」に関する

	男性	女性	計
知っている	50	12	62
知らない	25	13	38
計	75	25	100

意識調査の結果を示している。回答者は市在住の高齢ドライバー100名(男性75名、女性25名)である。まず「自ら免許を返納できる制度を知らない」という者が4割(38名)に近く、その周知を図る余地があるものと思われる。また、「今までに返納を考えたことがある」と答えた者は全体の1割(11名)に過ぎず、運転の継続意志が根強いことも分かる。さらに、「返納を考えたことがある」という11名に「どんな時に返納を考えたか」と質問した結果をみると、殆どの方が「体調を崩したとき」と「自信がなくなれば」という項目の両方に答えている。『体調不良を感じて一時は返納を考えたが、今は(何とか)自信がある』という老いの叫び(頑張るぞ)が窺われる。

表-2は、回答者全員に「どういう条件が整えば返納しようと思うか」を指摘して貰った結果である。その指摘割合が高い順に3条件を挙げれば、「バス料金が

条件の内容	指摘数
バス料金が無料	19
商店街の買物割引	10
タクシー料金の割引	8
バス本数が増えれば	5
食品等の出張販売	2
病院への送迎	2
病院とスーパーが近くにあれば	2
毎日、送迎があれば	1
体調不良の際、病院送迎があれば	1
交通の便が良ければ	1
スーパーまでの直行便があれば	1
計	52

無料」、「商店街の買物割引」、「タクシー料金の割引」であり、自らの力で移動することを前提としてお得感の得られる条件が選ばれている。“誰かに送迎してもらおう”や“出張販売”という条件は好まれていない。

(3) 制度の詳細

地元の交通安全協会土佐清水支部は、先の運転経歴証明書の発行に必要な手数料と写真代を負担し、その証明書を地元の高齢ドライバーに無料で提供している。

表-3 免許返納サポート店一覧

1	肉のなかおか
2	宮地鮮魚店
3	鹿児島屋商店
4	喫茶モカ
5	喫茶みなど
6	居酒屋 米騒動
7	みやび
8	いけがみ化粧品店
9	セピア化粧品店
10	ヘアースポット かよ
11	えびふねや呉服店
12	コジマ洋品店
13	ファミリーシューズやまさき
14	池内写真館
15	太陽堂
16	ミノフ清水店
17	山本ふとん店
18	丸三家具店

また、地域の小売り店舗には中央町商店街を構成する商店群と2つのスーパーがあり、商店街の協力店(免許返納サポート店)は、本人が経歴証明書を提示すれば「その都度1割引で買物できる」という形で協力し、郊外のスーパーは経歴証明書を初めて受領した時にだけ1000円分の商品券

を出す形で協力している。協力店舗数は、商店街の約50店舗のうち、表-3に掲げた18店舗(2006.03.月末現在も同数)である。肉・魚・米・喫茶等の食料品店や飲食店を始め、化粧品・理美容・洋服・靴・家具類の店舗が含まれており、日買物財から年買物財までに及ぶ商品やサ-



写真-2 協力店のステッカー

サービスの割引が受けられる。写真-2は協力店の入口に表示されているステッカーで、その表示店がサポート店であることが高齢者に一目で分かるようになっている。

その他、訪問時点では、バス事業者(西南交通)やタクシー事業者の運賃割引を検討中とのことであったが、昨年の10月から地元の交通事業者の割引制度もスタートしている。バスは、経歴証明書を提示して格安の定期券(5000円/月、50回の乗降なら1回当たり100円相当の料金)を購入する形で利用可能(2005.10.01.から、2006.03.現在で12名が購入済み)で、タクシーはメーター料金の1割引で乗車可能となっている(2006.10.10.から)。

(4) 試みの効果

この対策の効果を管内における返納者数と交通事故件数の推移で見ると次のとおりである。

この制度が施行される前の、一昨年(2004年)の1年間に、運転免許を返納した高齢者は管内で1人であったそうだが、制度を導入した2005年7月以降の2ヶ月間(8月末)で10人が返上に応じ、その後、同年末で33名、2006年3月末で42名に達している。返納者の平均年齢は75歳前後で、その7割が買物などの割引に伴うお得感と家族によ

る奨めによって返納を決めているとのことであった。どうやら、お得感に訴えた地域ぐるみの自主返納制度は定着する傾向が見られているようである。

次に、表-4は今回の支援を始めた前後2ヶ月間に清水署管内で発生した交通事故件数である。制度導入前後の2ヶ月間に発生した全体の件数には差が認められないが、高齢ドライバーが絡んだ件数には減少が認められる。

表-4 導入前後2ヶ月間の管内での交通事故件数

	2005.05-06	2005.07-08
a.全件数	9	9
b.高齢ドライバーの件数	3	1

さらに、表-5は一昨年の7-8月の2ヶ月間と今回の支援を始めた後の2ヶ月間における管内の交通事故発生状況を示している。制度導入直後の2ヶ月間の事故は、1年前の同期と比べ、全件数も高齢ドライバーの件数も減少が認められる。また、高齢ドライバーの管内で発生した事故件数は、2004年中が17件、2005年中が18件となっており、この期間の高齢ドライバーの増加を勘案すると、横這いに抑えることができたと思える。

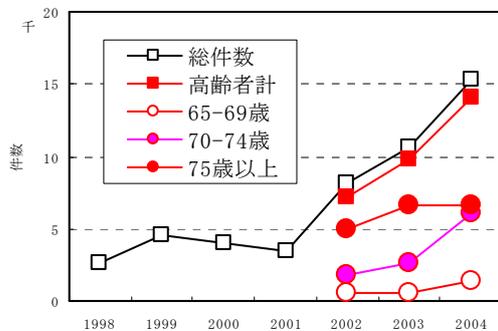
表-5 前年同期の管内での交通事故件数

	2004.07-08	2005.07-08
a.全件数	15	9
b.高齢ドライバーの件数	3	1

(5) 運転免許返納制度の現状と課題

運転経歴証明書は、元々、道交法104条の4項に規定されている高齢者の免許返納制度に基づくものである。それ自体は、2002年6月から全国各地の公安委員会が加齢や健康上の理由から自主的に運転免許証を返そうという高齢者に対して交付している免許証サイズのカードで、本人が写真と手数料(1000円)を持って警察署等に申請し、概ね3週間後に窓口で受領する形で運用されている。

図-1は運転経歴証明書の交付実績である(運転免許統計, H16年版)。この証明書を受領した高齢者は2004年末



注)1999年は高齢者講習(75歳以上)の開始年
2001年は高齢者講習(70歳以上)の開始年
2002年以降から高齢者件数を集計開始

図-1 申請による運転免許の取消件数の推移

では全国で約1万4千人であり、同年末現在の高齢の運転免許保有者数(65歳以上)である927万人で除すと、免許証を自主返納した高齢者は1000人に1~2人に過ぎない。また、最近3年間の返納高齢者数を年齢層別にみると、65-69歳と70-74歳の伸びが大きく、75歳以上は横這い傾向である。この2004年時点で75歳以上の方と言えば、1929年以前に生まれた世代であり、過去の戦争による影響により、元々免許保有者数が少なかったことが関係しているためと思われる。

公共交通の整備が十分とは言えない土佐清水市の試みで返納高齢者が33倍となったことから考えると、お徳感に訴えた取り組みが全国展開されるならば返納高齢者数が数十万人という規模に達するとも考えられる。今回の試みは、返納高齢者が鉄道やバスを割引運賃で利用可能という従来の対応(静岡や秋田での事業)を拡張し、地元商店街での買物まで割引にするという点でユニークな制度である。交通安全関係者(交通安全協会清水支部)が経歴証明書の手数料(1000円)と写真を負担し、地域の商業者や交通事業者も相応の負担を行うものである。中心商店街の店舗にとっては広い駐車場を持った郊外店から返納高齢者を呼び戻し、公共交通事業者にとっては返納高齢者を再び乗客に迎えるという期待もある。土佐清水では、食料品等を含む多様な店舗が買物する度に協力する形と採っているため、日常的な買物が1回当たり数千円という金額に達することを考えると、月に5千円前後、年間で約6万円の節約となるため、高齢者にとっては魅力的な制度であろう。自動車の維持費も加えると、年金生活者が多い高齢者にとって納得できる制度ではないだろうか。家族による勧めが効を奏している点も、欧米に比べて子世代との同居率が高い日本に適した制度ではないかと思われる。運転の断念と継続に伴う損と得を比較考量し納得型の英断を促すという点で、今後に期待したい。ちなみに、関係者の話では、富山市でも同種の試みを「現在、検討中」と聞いており、その成り行きが注目される。

この種の試みを行う場合の最大の課題は、返納の損得をどうやって高齢者に周知し、その英断を促す仕組みづくりである。特に、コミュニティ意識が薄い都市部において、電動4輪車、コミュニティバスやNPOによる送迎サービスへの利用転換を含め、返納高齢者の「いきいき老後」を先の損得情報を含めて学習できる仕組みを如何に作るかが問われていると考えられる。

3. 運転免許証の取消に向けた対応

(1) 認知症高齢者の法的扱いの現状について

運転免許の欠格条項(道交法 103 条)に、「痴呆症(2004 年からは認知症と呼称変更)」が追加され、公布

されたのは5年前の2001年のことである。翌2002年の6月から、この新条項が施行となり、以後、2005年6月末までの3年間に全国で113名が、この条項に基づく診断等によって免許・取消となっている(警察庁調べ)。

また、その内訳をみれば、「家族からの相談」が75名と最も多く、以下「事故処理時」と「更新時の不明確な言動」と続いている。家族からの相談が最も多い点は、適切な対応を行うことで免許返納を促し得る可能性を示唆していると推察される。高齢者講習を担当している教習所の指導員からも「免許を更新して大丈夫かな」という声が上がっている。写真-3に掲げた事故事例、すなわち認知症と疑われる高齢ドライバーが高速道路を逆走して発生する重大事故が、散発し始めていることを銘記する必要がある。

毎日新聞 朝刊 27面 2005年12月22日(木)版

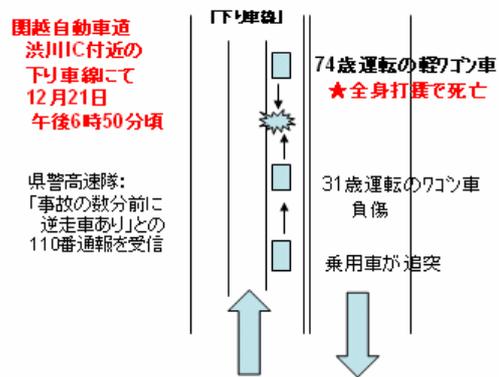


写真-3 高速道路での逆走事故の1例

(2) 更新時に認知症検査を導入する方針について

前記した重大事故の発生を受けて、本年2月初めには「免許更新時に認知症の簡易検査を義務づける」という警察庁の方針が公表され、現在、その具体化に向けた検討が進められていると聞いている。先の重大事故を防ぎ、それに係わる問題(訴訟等)を抑えるという点からは、その推進は致し方ないと言える。

地域在住の高齢者(65歳以上)を対象とした幾つかの疫学調査の結果によれば、認知症の有病率は5%前後とされている。この有病率に2004年末の高齢の免許保有者数(927万人)を乗じると、認知症と疑われる高齢の運転免許保有者数は概ね50万人程度と推計される。また、今までに運転経歴証明書を受領した高齢者の稀少性を考えると、高齢の免許保有者の中に「不幸にして認知症になった方」が含まれていると想像される。その意味で、先の警察庁の方針は、警察関係や教習所の窓口で行われていた従来の個別対応を、一定の手順に従う対応に変えようという狙いを持つものであり、その公表は高齢者やご家族、さらには関係者の関心を高め、重大事故の防止と病気の早期発見・早期治療を促すという社会教育的・

社会政策的な意味合いを持つものであると言える。

認知症高齢者の症状については、精神医学分野において様々な特異な行動が指摘されているが、総じて「見当識が分からなくなること」だとされている。相思相愛であったはずの配偶者をみて「あなたは誰？」となるような認知障害は、安全の確認や適切な操作を要求される運転場面においては重大な事故に繋がる恐れが高いと考えられる。医学分野での認知症の簡易検査で使われている質問は、例えば「今日は何日?」、「ここはどこ?」、「口頭での3単語提示直後の復唱」、「100 から 7 を 5 回続けて引く計算の回答」、「口頭提示の文字の逆唱」、そして「先の3単語の再復唱」などである。この種の問いに対する更新者の回答に応じた素点を付けて、それらの総点が基準とした閾値(しきい値)を下回る方には、地域の医療機関(物忘れ外来を持つ病院やメモリークリニック等)での診断を奨めるような仕組みづくりが、これからの課題となろう。そのためには、更新者への適切な説明の仕方、質問項目の内容とその数、基準とする閾値の水準などの細かい検討が必要である。プライバシー保護に向けた人材の養成、診断結果の信頼性、問診に使う機材の選定、検査室の確保などが検討されるべきである。また、先の閾値の高低が高齢者の方々や病院側に及ぼす影響も懸念される。高い閾値では、医療機関での受診者数を増大させ、診断の信頼性を損ない、その結果として取り消す必要がない高齢者まで取消しとなり、閉じ込める高齢者が増えるという恐れがある。無論、低い閾値では運転適性に問題を抱える認知障害の方を見逃してしまうという危惧もあり、慎重な対応が望まれる。

以下では、筆者が関わった、高齢ドライバー向けの安全運転学習訓練プログラム(いわゆる脳機能の向上を図るもの)の開発プロジェクトで得られた成果の一端を紹介したい。これは、自動車教習所の指導員の方々の協力を得て、本プログラムの趣旨に賛同して頂いた高齢ドライバーの被験者(25名)を対象に約6ヶ月間の危険予知と脳機能の向上訓練を受けて貰ったものである。訓練前のMMSE検査(30点満点の認知機能検査)の結果では、極端に点数が低い高齢者は皆無であり、25~30点前後の軽い認知機能低下があると判断される方が認められたが、訓練後にはほぼ全員の検査得点に向上が認められている。その訓練課題に対する慣れの影響もあるが、課題実行に伴う目に見える成果が高齢参加者に向上心を促した結果とも言える。一方、危険予知訓練について教習指導員による評価結果を総括すると、訓練後の評価は訓練前のそれに比して、教習所という限定された走行条件と指導員の個人差の影響が考えられるものの、殆どの参加者の運転行動に改善が認められた。さらに、最も興味あるところの、認知機能検査得点(MMSE得点)と運転評価得点(指導員による運転評価得点)との関係については、訓練の

実施前の相関係数は-0.12と無相関であったものが、実施後には0.46という有意な相関となった。この結果は、2つの訓練によって被験者の認知機能と運転評価との関係に一定の改善が得られることを示唆しているが、訓練実施後の相関がそう高いものではないことからみて、更なる指導・訓練の工夫が必要ではないかと思われる。

4. まとめ

認知症の疑いがある高齢運転者対策については、それが重度と診断される場合を除いて、性急な仕組みづくりは禁物である。適切かつ妥当な閾値の設定なり、警察や教習所の関係者と家族とを含めた試行錯誤的な取り組みを行いながら、高齢運転者の方々に運転免許の断念を促すような制度づくりが求められていると考える。更新時に高額な検査機器(PETやMRIなど)による病院での検診を課す際には、その検査費用に加えて、その受診可能な病院が限られることに伴って派生する交通費を含め、高齢者本人に及ぼす経済的負担を考える必要もある。杞憂かも知れないが、質問項目を回収して高齢の更新者を合格させようとする業者が出現したり、経験不足の医師が正常と誤診して事故が発生し、当該の医師が保険会社や家族から損害賠償を求められたりするような事態を防ぐ対策も考えるべきかも知れない。さらには、認知症の疑いから免許の取消(停止)を受けた高齢者が運転するというケースも想定される。隠した車の鍵を見つけ出して運転したり、本人の車を廃車にしても家族の車で外出したりなど、家族やケア関係者との連携も視野に置いた広い意味の対応も必要であると思われる。

ともかく、本稿で紹介したような土佐清水市のような「お得感」のある断念促進対策と運転免許証の取消対策とを組み合わせた対応が、これからの課題ではないかと考える次第である。

参考文献

- 1) 溝端光雄：スーパー高齢者と交通安全、免許返上生活の得と損～、人と車、Vol. 42, No. 4, pp. 10-14, 2006. 04.
- 2) 自動車工業会：高齢者交通安全教育推進委員会、平成17年度中間報告資料、2006. 03.