

報道関係者各位

国立大学法人筑波大学

## 高齢運転者が事故を起こすリスクは若年者よりも低い

2016年から2020年までに全国で発生した交通事故のデータをもとに、高齢運転者が事故を起こすリスクを検証しました。その結果、事故リスクは、中年期以降、高齢になるにつれて高くなっていましたが、若年運転者と比べると、高齢運転者の事故リスクは低いことが分かりました。

高齢運転者には、免許更新時に高齢者講習と認知機能検査が義務付けられる一方で、免許返納が奨励されています。運転をやめれば、事故を起こすリスクはなくなりますが、移動手段が限られることで生活に支障を来し、健康を損なうリスクが生じます。従って、高齢運転者対策は、事故を起こすリスクと健康を損なうリスクの双方に配慮する必要があります。

本研究では、高齢運転者が事故を起こすリスクを検証するため、2016年から2020年までに全国で発生した交通事故のデータをもとに、免許保有者数当たりの事故件数（事故リスク）、事故件数当たりの死傷者数（死傷リスク）、死亡事故の各当事者が死者数に占める割合を、事故を起こした運転者の性別・年齢層ごとに比較分析しました。その結果、中年期以降、運転者の年齢が上がるにつれて、事故リスクは高くなっていましたが、若年運転者と比べると低く、衝突相手の死傷リスクは、事故を起こした運転者の年齢層間で大きな違いはありませんでした。死亡事故においては、運転者が高齢であるほど、単独事故により運転者自身が犠牲になることが多く、歩行者や自転車犠牲になることは少ないことが分かりました。

本研究により、高齢運転者は自身の事故で自らが犠牲になる場合が多いものの、事故リスクは若年運転者と比べ低く、衝突相手の死傷リスクは他の年齢層と同等であることが示唆されました。高齢運転者の事故リスクを減らす努力とともに、高齢者が活動的な生活を送ることができるよう、運転継続や運転をやめたあとの支援が必要といえます。

### 研究代表者

筑波大学医学医療系

市川 政雄 教授

## 研究の背景

わが国では高齢運転者による事故を防ぐため、1990年代後半より道路交通法の改正が重ねられ、対策が強化されてきました。まず、1997年に75歳以上の運転者を対象にした高齢運転者標識、1998年に運転免許の自主返納制度と75歳以上の運転者を対象にした免許更新時の高齢者講習が導入されました。高齢運転者標識と高齢者講習は、2002年より対象が70歳以上となりました。2009年には75歳以上の運転者を対象にした免許更新時の認知機能検査が導入されました。そして、2017年からは認知機能検査で「認知症のおそれがある」と判定された場合、医師の診断が必要となり、認知症と診断された場合は所定の手続きを経て免許が取り消されるか停止されることになりました。また、75歳以上の運転者が信号無視など特定の交通違反を行った場合は、臨時認知機能検査を受けることになり、その結果に応じて医師の診断あるいは臨時高齢者講習を受けることになりました。このように、高齢運転者対策は免許制度を通して強化されてきましたが、その一方で高齢運転者に対して免許返納が全国的に呼びかけられてきました。

高齢運転者は運転をやめれば、事故を起こすことが一切なくなります。しかし、交通手段が限られる地域は多く、運転をやめることで生活に支障を来し、健康を損なう可能性があります。このことは、国内でも複数の研究で実証されています。従って、高齢運転者対策では、事故を起こすリスクと健康を損なうリスクの双方に配慮する必要があります。そこで本研究では、高齢運転者が事故を起こすリスクが実際にどれくらいあるのかを検討することで、高齢運転者対策の見直しを提案しました。

## 研究内容と成果

本研究グループは、2016年から2020年までに全国で発生した交通事故のデータを、警察庁の交通事故データを管理する公益財団法人交通事故総合分析センターより入手し、免許保有者数当たりの事故件数（事故リスク）、事故件数当たりの死傷者数（死傷リスク）、死亡事故の各当事者が死者数に占める割合を、事故を起こした運転者（第1当事者<sup>注1</sup>）の性別および年齢層ごとに比較分析しました。

その結果、事故リスクは、中年期以降、運転者の年齢が上がるにつれて高くなっていましたが、若年運転者と比べると、高齢運転者のリスクは低いことが分かりました。それは特に、衝突相手が車の場合に顕著でした（図1）。一方、衝突相手が自転車や歩行者の事故リスクは、他の年齢層と比べ高齢運転者において相対的に高く、そのため高齢運転者が起こした事故においては自転車や歩行者の死傷リスクが高い傾向にありました。また、運転者自身の死傷リスクも高いことが分かりました。しかし、衝突相手全体の死傷リスクは、事故を起こした運転者の年齢層間で大きな違いはありませんでした。さらに、死亡事故においては、事故を起こした運転者が高齢であるほど、単独事故により運転者自身が犠牲になることが多く、交通弱者（歩行者・自転車）が犠牲になるケースは少ないことが分かりました（図2）。

## 今後の展開

高齢運転者は自身の事故で自らが犠牲になる場合が多いものの、事故リスクは若年運転者と比べ低く、衝突相手の死傷リスクは他の年齢層と同等であることが本研究で示唆されました。運転をやめることで健康を損なうリスクが生じうることを考えれば、高齢運転者に対して過度に免許返納を求めることは控えるべきかもしれません。もちろん、高齢運転者の事故リスクを減らす努力は必要です。しかし、それと並行して、高齢者が活動的な生活を送ることができるよう、運転継続のための支援と運転をやめたあとのモビリティ支援をセットにした高齢運転者対策が必要といえます。

参考図

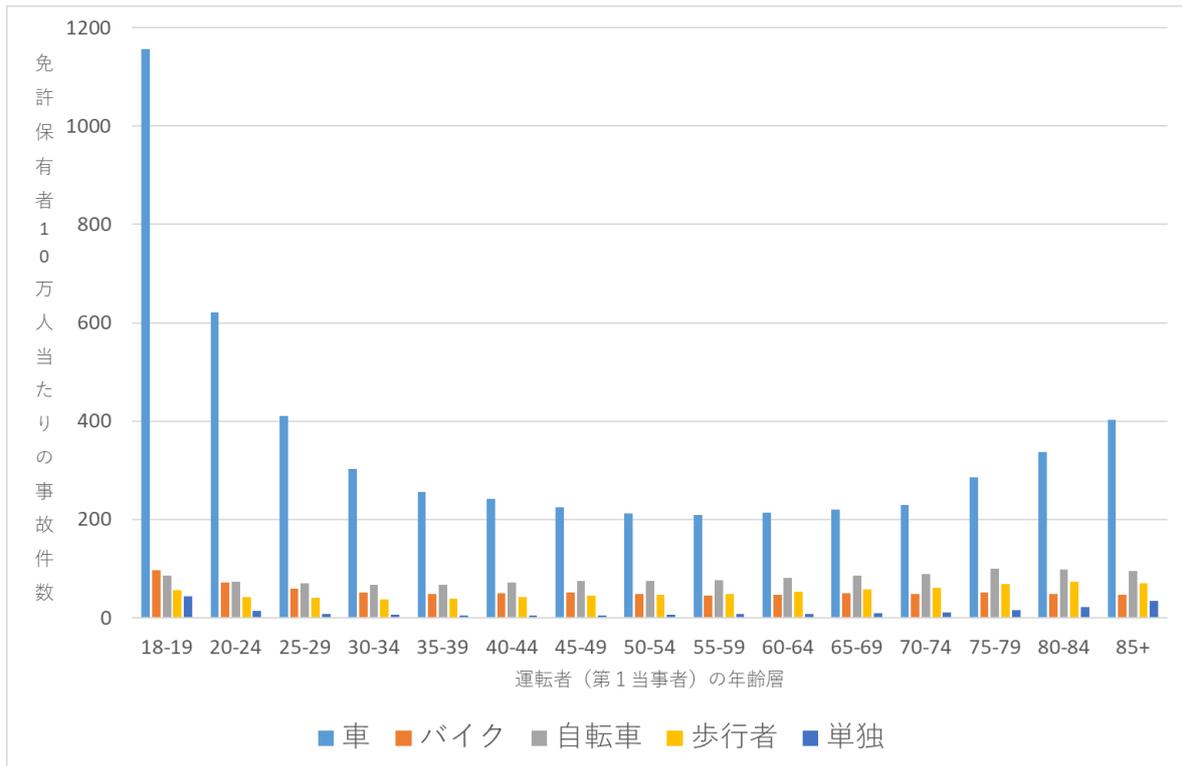


図1 免許保有者10万人当たりの衝突相手別事故件数：運転者（第1当事者）の年齢層別  
 (図の解釈例：85歳以上の運転者は免許保有者10万人当たり約400件、対車事故を起こした)

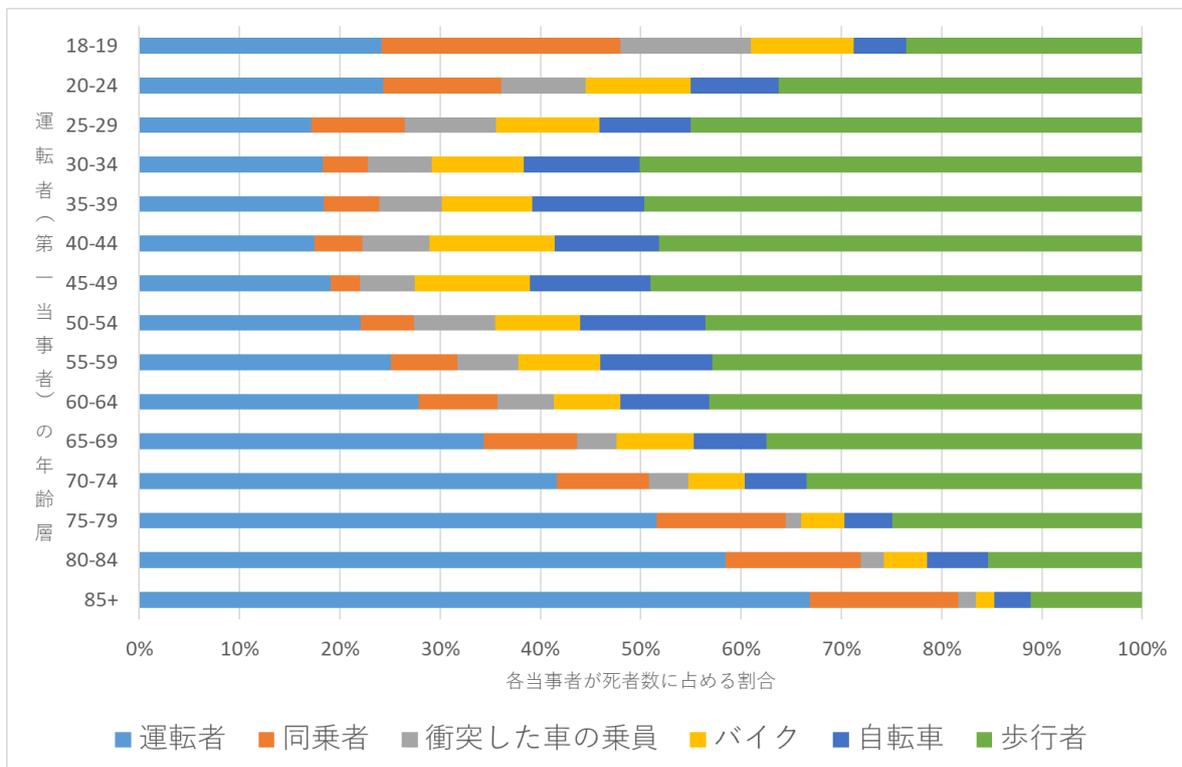


図2 死亡事故の各当事者が死者数に占める割合：運転者（第1当事者）の年齢層別  
 (図の解釈例：85歳以上の運転者が起こした事故で死亡した人のうち、67%は運転者自身だった)

## 用語解説

注1) 第1当事者

交通事故に関与した人のうち過失が重い人（過失が同程度の場合は人身損傷程度が軽い人）。

## 研究資金

本研究は、科研費による研究プロジェクト（21H03195）の一環として実施されました。

## 掲載論文

【題名】 Revisiting older drivers' risks of at-fault motor vehicle collisions in Japan  
（日本における高齢運転者の事故リスクの再検討）

【著者名】 Masao Ichikawa, Haruhiko Inada, Shinji Nakahara

【掲載誌】 Journal of Epidemiology

【掲載日】 2023年10月7日（Advance online publication）

【DOI】 10.2188/jea.JE20230217

## 問い合わせ先

【研究に関すること】

市川 政雄（いちかわ まさお）

筑波大学 医学医療系 教授

URL: <https://tsukuba-gph.amebaownd.com/>

【取材・報道に関すること】

筑波大学広報局

Tel: 029-853-2040

E-mail: [kohositu@un.tsukuba.ac.jp](mailto:kohositu@un.tsukuba.ac.jp)