

令和元年 8 月 20 日

内閣府特命担当大臣・交通安全対策担当（交通対策本部長）
宮腰 光寛 様

公益社団法人 札幌消費者協会
会長 高田 安春

高齢者自動車免許の取扱改正検討に関する要請

昨今、高齢者運転による死亡事故の報道がメディアに取り上げられ、決して見過ごすことが出来ない大きな社会問題になってきている。国土交通省は高齢者事故防止対策として、踏み間違い防止や自動ブレーキなど、後付け装置の開発について自動車メーカーに対応を要請、政府の未来投資会議は自動ブレーキなどを備えたアシスト車限定免許の創設を打ち出し、またマスコミからは免許年齢の上限を定めた定年制についても真剣に検討すべきなどの意見が出されている。

マスメディアでは、あたかも高齢者の自動車事故が、近年著しく増えていると誤解させるかのような内容の報道が多く見受けられるが、現実の交通死傷事故は、平成 16 年を境に全てのデータにおいて減少している（平成 29 年度交通白書）。更に、高齢者の免許更新には認知症検査が義務付けられたが、平成 30 年に交通死亡事故を起こした 75 歳以上のドライバーの 95%は「検査の結果、認知症でない人」であったことを、平成 31 年 3 月警察庁が発表している。

警察庁の「平成 29 年度中における高齢運転者による死亡事故に係る分析について」を見ると、平成 19 年対比死亡事故は 75 歳以上（15.1 件⇒7.7 件）・80 歳以上（20.9 件⇒10.6 件）と、免許人口 10 万人当たりの死亡事故は約半減していることが解る。死傷者ゼロを目指すことはもちろん大切であるが、「高齢運転者による悲惨な事故が急増しているから緊急対策を」と言う報道には異論を呈したい。

特に高齢運転者の生活環境対策が整っていない中で、限定免許や免許定年制が行われるとしたら、過疎地などに住む高齢者は病院にも通えず、買い物もままならなくなり、高齢者の命が危ぶまれる事態の発生も懸念される。また、高齢者免許の規制を設ければ、外出が制限され家に閉じこもることに繋がり、認知症の発症を早めてしまう可能性や、自動車が使用できないことにより自転車利用が増え、転倒骨折などが多発しそれが原因で寝たきり老人を増やす懸念さえある。国や市町村は交通事故の抑止と生活環境の維持を支援・解決できる対策を講じるべきと考える。

特に北海道は、人口密度も低く、JR 北海道の廃線区間の増加、運行本数減少、運賃値上げなどにより鉄道の利便性が低下しつつある。また北海道総合政策部交通企画課公表の「道内乗合バス事業の現状と課題」によれば、バス台数は平成 2 年度の 4,249 台をピークに平成 26 年度では 3,637 台にまで減少し、それと並行して延べ輸送人員数は 3 億 7331 万人から 1 億 8714 万人にまで減少、バス運転手の不足も重なり、公共交通機関は益々不便になってきている現状が公表されている。

高齢者の免許規制や自主返納については、今までと変わらない生活環境や生活の質が確保できるのであれば、自動車の運転をしたいとは思わない高齢者も少なくないと思われる。運転継続可否のための選択肢を増やすことも必要だ。そのためには市町村レベルでの高齢者対策として、ドアツードアの小型バス移動システムや、自宅周辺の短距離移動用のハンドル式電動車いすなどの購入補助金制度など、様々な支援策を講ずべきであり、安心して高齢者が免許返納することが可能な環境を作ることが大切と考える。

都市部とは違い、人口密度が低く公共交通機関が日を追って不便になっていく地域（北海道内もしかり）では死活問題であり、高齢者の生活の質が充分確保できる対策も同時並行的に考えて頂きたい。

以上の事から、自動車運転免許制度の改正検討にあたっては、次の事項について配慮されるよう、強く要請致します。

1. 年齢ばかりに焦点を当てることなく、悲惨な交通事故防止の観点から、最近増えている「あおり等暴走運転」「飲酒運転」「判断能力低下」などの「運転不適格者」を排除する仕組みを併せて検討すること。
2. アシスト車限定免許や、免許定年制などの一律に規制する免許制度を制定する場合は、過疎地域においても移動手段が確保可能で、生活に支障が生じない環境を整える施策を併せて実施すること。

以上