

環境の色々な話（7） 菱 孝

私の運転免許証返納の時期の考察

副題：晩節を汚さないために

結論 …… 運転免許証返納時期は、車両と心身の二面に対応する。次の前提条件を絶えず考慮する。
危険性を最優先させ、利便性にとらわれてはならない。認知バイアスに陥らないために！

前提条件

車の運転には「利便性と危険性」のトレードオフがつきまとう。危険性は、運転者の能力に左右される。
運転の可否には、この「能力」を正しく判断し、利便性を優先させてはならない。

前提条件として、次に、高齢者の運転で、より安全な場合の「車」と「人間」について述べる

車 状況：人の意図しないアクセル操作で動くことには、制限を設ける必要があるのではないかと
対応：アクセルは、踏み間違い防止構造になっている

例 1：急発進防止装置の採用

…停止/低速でアクセルを強く踏むと動作しないか、極低速で動く構造

例 2：アクセル/ブレーキの一体型構造の採用

…運転に慣れる必要がありそうだが

例 3：将来は、自動運転で人間の操作を必要としない構成

人間 状況：人は、記憶力・判断力・周囲観察力・周囲把握力等が年齢とともに低下（劣化）する
対応：運転すべきではない状況を、自らが判断でき、返納できるのか

例 1：低下が軽度の状態にある状態にある人は、返納を検討すべき

例 2：低下が中度以上（認知症の恐れ有）の状態にまで低下した人は、返納すべき

実例 1：ゴルフのプレーで

ラウンド毎のスコアを間違える/思い出せない人は、返納すべき

実例 2：車庫入れで

幅 2.5m 程の幅に、バックで直角に曲がり車庫入れできないようでは、返納すべき

実例 3：日常の生活で

イ. 夕刻に、午前中の自らの行動を思い出せないようでは、返納すべき

ロ. スマホで、メールが正しく入力でき、発信できないようでは、返納すべき

諸調査から考察してみる

論文 1

「高齢運転者に係る記憶力、判断力等に関する検査の導入等についての提言」

<https://www.npa.go.jp/koutsuu/menkyo13/menkyokon19teigen.pdf>

運転免許制度に関する懇談会（平成 18 年 1 1 月）において、現在の高齢者講習において、記憶力テストが行われるようになったもとなる提言書において、

「高齢者における記憶力・判断力低下による、運転能力の低下現象」について述べられている。

算出データ

- (1) 記憶力、判断力等に関する検査を任意に受けた 約 4 千人 の高齢者講習受講者が、同講習において自動車等を運転した際のデータによる。（平成 18 年）
- (2) 「記憶力、判断力等が低下しているおそれがある者」とは、認知症に至らない程度に、これらの機能が低下しているおそれがある者をいう。
- (3) 「認知症のおそれがある者」とは、記憶力、判断力等に関する検査の結果、認知症のおそれがあるとされた者をいう。

記憶力・判断力等が、低下が軽度・低下が認知症の恐れがある状態にあるものによる運転の特徴

- 1 赤信号で停止線無視
赤信号で、車体の全部又は一部が停止位置を超えた者の割合が、
記憶力、判断力等が低下しているおそれがない者に比べ、
 - これらの機能が低下しているおそれがある者については 2割増
 - 認知症のおそれがある者については 13割増（倍以上！！）
- 2 一時不停止
道路標識等による一時停止場所で、停止線の手前で減速しないまま通過した者の割合が、
記憶力、判断力等が低下しているおそれがない者に比べ、
 - これらの機能が低下しているおそれがある者については 3割増
 - 認知症のおそれがある者については 8割増（倍に近い！！）
- 3 運転操作不適
注意を向けた方向にハンドルも向けてしまうなど、不適切な運転操作のため、
蛇行したり、フラついたりした者の割合が、記憶力、判断力等が低下している
おそれがない者に比べ、
 - これらの機能が低下しているおそれがある者については 3割増
 - 認知症のおそれがある者については 4割増
- 4 進路変更
進路変更の合図をしなかった者の割合が、記憶力、判断力等が低下している
おそれがない者に比べ、
 - これらの機能が低下しているおそれがある者については 2割増
 - 認知症のおそれがある者については 5割増

※ これら、高齢者講習の実技で、
また、実際の路上運転で思い当たるようでは、返納をまじめに考えます。

論文2

「高齢者に係る交通事故防止」

https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou_haku/gaiyo/features/feature01.html

内閣府 [平成29年交通安全白書（概要）](#)

この報告書の中で、高齢者に特異な事故を75才で区切り、比較したデータを示す

事実（死亡事故では）		75歳以上 全件数： 459件		75歳未満 全件数： 2951件	
		単位：件数	単位：%	単位：件数	単位：%
死亡者の類型的特徴	工作物衝突	106	24.0	461	16.0
	路外逸脱	56	12.0	116	4.0
死亡事故における人的要因	ハンドル操作不適	69	16.0	320	11.0
	ブレーキ/アクセル踏み間違い	27	5.9	20	0.7

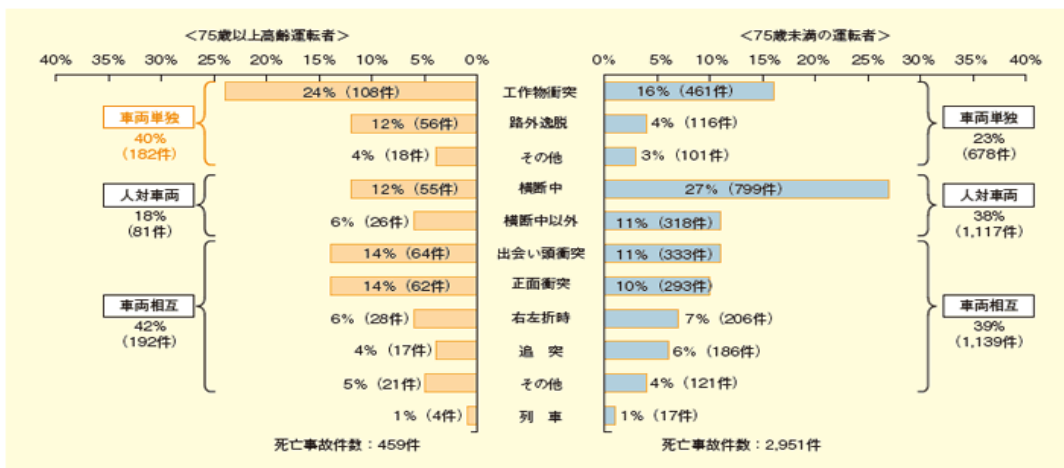
考えられる要因

視力等が弱まることで周囲の状況に関する情報を得にくくなり、
判断に適切さを欠くようになること
反射神経が鈍くなること等によって、とっさの対応が遅れること
体力の全体的な衰え等から、運転操作が不的確になったり
長時間にわたる運転継続が難しくなったりすること
運転が自分本位になり、交通環境を客観的に把握することが難しくなること

高齢運転者による交通死亡事故の特徴とその要因

高齢運転者による交通死亡事故を類型別にみると、75歳以上の運転者による事故は、車両単独事故の割合が多くなっており、全体の40%を占めている。これは75歳未満の運転者による単独事故の割合（23%）と比べて高い割合を示しており、具体的類型としては、道路上を進行中、運転を誤って車線を逸脱し物件等に衝突するといった工作物衝突が最も多く発生している。一方、75歳未満の運転者では、人対車両による事故が相対的に多く、具体的には横断中の事故が多く発生している（第12図）。

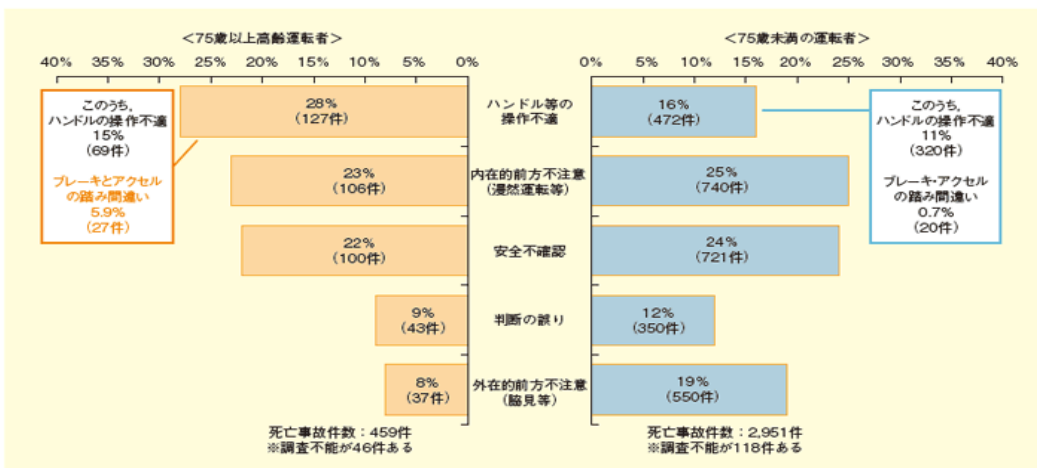
▶特集-第12図 原付以上第1当事者の類型別死亡事故件数比較（平成28年）



注 警察庁資料による。

また、高齢運転者による交通死亡事故の人的要因をみると、75歳以上の運転者はハンドル等の操作不適による事故が最も多く、次いで内在的前方不注意（漫然運転等）、安全不確認の順に発生している。一方で、75歳未満の運転者では内在的前方不注意、安全不確認が比較的多く発生している。さらに、ハンドル等の操作不適による事故のうちブレーキとアクセルの踏み間違いによる死亡事故は、75歳未満では死亡事故全体の0.7%に過ぎないのに対し、75歳以上では5.9%と高い割合を示している（第13図）。

▶特集-第13図 原付以上第1当事者の死亡事故における人的要因比較（平成28年）



注 警察庁資料による。

ブレーキとアクセル踏み間違い：75歳以上：27/459件（5.9%） 75才未満：20/2961件（0.7%）

○高齢運転者による事故事例

平成28年11月、普通乗用車を運転する80歳代の男性が、栃木県下野市内の病院の駐車場においてブレーキペダルと間違えてアクセルペダルを踏み込んだことにより車両を暴走させ、ベンチに座っていた女性及び建物の支柱等に衝突した結果、女性1人が死亡し、女性2人が重軽傷を負った。

表層的原因： ハンドル操作ミスが多い

アクセルとブレーキの踏み間違いが多い

深層的原因： 無意識動作の比率が大きくなってきている

周囲の状況把握が不正確になってきている