

高齢ドライバーは免許更新時の年齢に応じた講習や検査を受ける必要がある。2009年に免許更新時の年齢が75歳以上のドライバーに対して「認知機能検査」が、2017年に一定の違反行為をした75歳以上のドライバーに対して「臨時認知機能検査」が義務づけられた。加齢による機能低下は認知機能だけではないため、2022年5月からは免許更新の際に75歳以上&過去3年間に一定の違反歴がある場合は、高齢者講習と認知機能検査に加え「運転技能検査」の受検が必要となった。「運転技能検査」は免許の有効期間内であれば合格するまで繰り返し受検できるが、有効期間までに合格しなければ「認知機能検査」に進むことができず、免許を更新できない。

75歳以上で運転免許を保有する人は2022年には670万人程にのぼり、75歳以上人口の3分の1を超えている(表)。75歳以上の人の免許更新時に義務付けられている認知機能検査では2%以上の人「認知機能が低下している」と判定されていた。認知機能検査の結果は3分類(認知機能が低下している、低下の恐れ、低下していない)から、2022年5月の改正道路交通法施行で「認知症の恐れあり」「認知症の恐れなし」の2分類になった。「認知症の恐れあり」と判定された場合には、医師の診断を受け認知症と診断された場合は、聴聞等の手続を経た上で免許の取消し又は効力の停止となる。

一方、加齢に伴う身体機能低下等によって運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーには、免許の自主返納(申請による免許取消)が推奨されている。高齢ドライバーの免許の自主返納は近年増加傾向にあり、特に2019年は高齢ドライバーによる死亡事故に注目が集まったことで免許返納に対する議論が活発になり、返納率が高まった。しかし、その後返納率は低下傾向にある(表)。

表 高齢ドライバーの状況

	2019		2020		2021		2022	
	75+	85+	75+	85+	75+	85+	75+	85+
人口(万人) ①	1,849	592	1,860	613	1,867	640	1,936	659
運転免許保有者数(千人) ②	5,827	623	5,905	669	6,098	718	6,665	776
② / ① (%)	31.5	10.5	31.7	10.9	32.7	11.2	34.4	11.8
申請取消件数(千件) ③	350.4	88.6	297.5	74.7	278.8	73.4	273.2	74.3
③ / ② (%)	6.0	14.2	5.0	11.2	4.6	10.2	4.1	9.6
認知機能検査受検者数(千人)	2,006		1,883		2,087		2,332	
第1分類(人)	48,316		42,598		47,878			
第1分類(%)	2.4		2.3		2.3			

注：認知機能検査受検者数は免許更新時の数値である。

出所：警察庁「運転免許統計」、高齢運転者支援サイト、など。

2022年に「認知症の恐れあり」と判定された75歳以上の運転免許保有者の63%が免許継続を断念したという記事が3月に報道された。それによると、75歳以上が免許更新時や信号無視などの交通違反の際に義務付けられている認知機能検査で「認知症の恐れあり」と判定された31,400人のうち63%に当たる19,790人が免許継続を断念した。その内訳は自主返納13,293人、更新せず失効5,679人、医師に認知症と診断され取り消しなどになったのが818人だった。また、2022年の認知機能検査受検者数は延べ2,510,882人で、「認知症の恐れあり」と判定された人は延べ51,307人であった。ここから次の2点が浮かび上がる。

- ・75歳以上の運転免許保持者で「認知症の恐れあり」と判定された人は2%いる。
- ・認知機能検査で「認知症の恐れあり」と判定された人のうち40%が医師の診断を受け、その6.6%（注1）が認知症と診断された。

運転免許の更新制は、①運転に適さない人を見つけ出す、②運転に関する知識やマナーが不足してきた人にそれを補充する、という機能がある。高齢ドライバーで死亡事故発生率が高い（注2）ということは、高齢になるほど運転技術が落ちることを意味しているとともに、運転に適していない人が免許を更新しているケースが高齢者に多くいることを意味している可能性もある。運転に不安を感じるようになった高齢者に免許返納を推奨するのは悪くないが、自主返納を当てにして運転に適さない人を見つけ出す努力を怠るのは間違いである。高齢ドライバーの免許更新の厳格化という視点には年齢差別の匂いがする。年齢に関係なく運転に適さない人がいる。運転に適さない人のスクリーニングの厳格化こそが求められている。

65歳以上の認知症有病率を10%前後（注3）とすると、75歳以上の認知症有病率は20%を超えたと考えられる。一般的には認知症とは無縁の人が車を運転していると想定されるが、運転免許更新に臨んだ75歳以上の2%が認知機能検査で「認知症の恐れあり」と判定されている。そのうち6割がこの段階で免許更新のプロセスを打ち切っている（自主返納又は更新せず失効）。次のプロセスに進んだ4割のうち6.6%が認知症と診断された。これらの率が高いか低いか判断するのは困難である。高齢ドライバーの増加にともなって、高齢者講習・認知機能検査・運転技能検査の実施機関の負担は増加する。近年、運転免許を自主返納する高齢者は増えていないので、高齢ドライバーの運転意欲を抑圧することなく、運転に適さない人のスクリーニングを適切に実施する方策を確立することがますます重要になっている。

健康なライフスタイルで生活すれば認知症になるリスクを減らせることをサポートするエビデンスが集まりつつあり、喫煙・運動不足・社会的孤立・高血圧・肥満・糖尿病などへの対策が認知症予防に有効であることが分かってきた（府川、2020）。加齢による機能低下で運転に適さなくなったら運転をやめなければならない。一方で、車の運転は脳細胞を刺激する健康習慣でもある。

（注1） $818 / (31,400 - 13,293 - 5,679) = 0.066$

（注2）75歳以上の免許人口10万人当たりの死亡事故件数は、75歳未満の約2倍となっている。

（注3）新オレンジプラン（2015年）では、65歳以上の認知症有病率は2012年時点で15%、2025年には19%前後になる見込みと述べている。一方、世界で合意されつつある年齢階級別認知症有病率をもとにすると、65歳以上の認知症有病率は2020年で9%程となる（府川、2020）。

文献

警察庁（2023）運転免許統計。

府川哲夫（2020）日本の高齢化問題の実相、日本評論社。