

## -米国の高齢運転者の現状と安全対策-

### 1. はじめに

米国は世界で最も早くモータリゼーションが進み、広大な国土で郊外型の都市開発が行われたことから、現在の70歳以上の自動車運転免許所有者率は約8割、約2,310万人に上る<sup>1</sup>。まもなくベビーブーマー世代が70歳に到達するため、今後20年でその人数は更に急拡大することが予測されている。

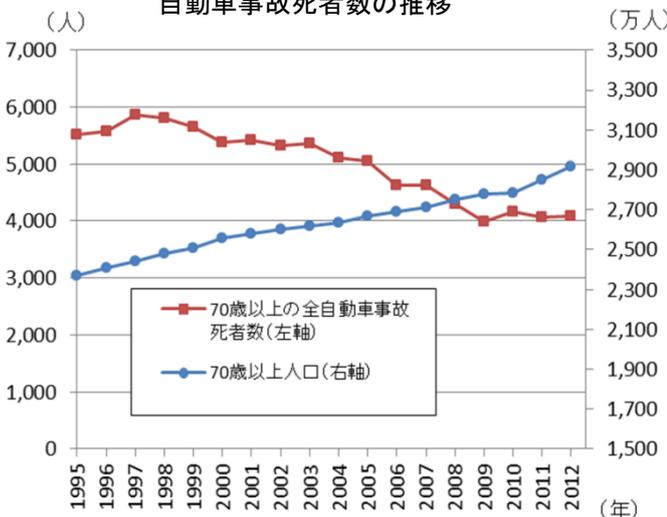
米国道路安全保険協会（IIHS）によると、現在の米国の高齢者は従来よりも長く運転免許証を保有し、より長い距離を運転するようになってきているという<sup>2</sup>。日常的に運転する高齢者も多く、米国大手保険会社Liberty Mutual社が1,000名の75歳以上の高齢者を対象に行った調査<sup>3</sup>では、「毎日運転する」あるいは「週に数回運転する」と回答した人は約78%に上った。

一般に、高齢運転者はその他の年齢層よりも安全やスピードに注意を払う人が多いとされるが、その一方で、加齢に伴ってブレーキを踏むまでの反射スピードや聴力、視力などの身体能力の衰えが懸念される。米国では高齢運転者の安全に向けてどのような取り組みが行われているのだろうか。

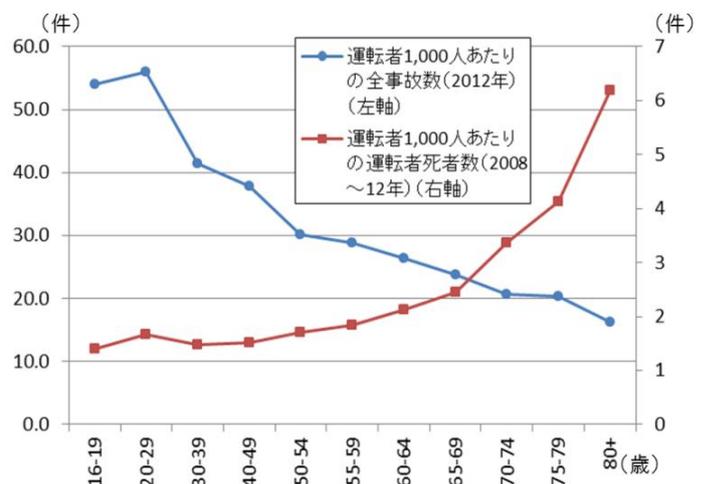
### 2. 高齢運転者の事故

IIHSの発表<sup>4</sup>によると、2012年の米国の70歳以上の自動車事故による死者数は4,079人<sup>5</sup>であった。この数は、自動車の安全性や高齢者の健康の向上などにより、史上最悪だった1997年（5,872人）と比較して31%減少しており、過去最低水準となっている（《図表1》）。しかしながら、《図表2》から分かるように、年齢が上がる程事故件数は減少する傾向がある一方で、一旦事故になると加齢に伴う身体の脆弱化などから死亡に繋がるケースも多く、死亡事故の中で高齢運転者が占める割合は現在も高い状態にある。

《図表1》70歳以上人口と70歳以上運転者の自動車事故死者数の推移



《図表2》運転者の年齢層別事故数と運転者死者数



(出典) 図表1、2ともIIHSより損保ジャパン総研作成

### 3. 安全に向けての取組み

#### (1) 政府の取組み

米国では州単位で交通規制が設けられているが、米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）では、各州の交通規制当局や免許管理局、医療機関などが高齢運転者の安全のために協力して行うべき取組みの要点をまとめたガイドラインを策定している<sup>6</sup>。この中では、各州で高齢運転者の安全を推進するための統一機関を設け

ること、高齢者の事故データの収集と分析を行うこと、医療機関や高齢者向けサービス提供者の役割などを定めている。高齢者の運転免許の管理については、一律の年齢での免許返上は求めていないが、州が継続的に個々の高齢者の運転能力の見極めを行っていくことをベースとして、州内の事故データ分析によって年齢制限を設けることも公共の安全のために有効だとしている。実際、米国では65歳や70歳といった年齢を超えると免許更新のスパンを短くしたり、実技試験を合格しないと更新できないといった制度を設けている州もある。

## (2) 保険会社の取組み

米国保険情報協会 (III) では、高齢運転者の安全のための運転技術の向上や運転練習、現在の運転能力の正確な把握などのニーズが高まっていることを指摘している<sup>7</sup>。米国ではこういったニーズに対し、各州や地域の政府と保険会社が協力してサービス提供に取り組んでいる事例が見られる。例えば、カリフォルニア州で実施されている Mature Driver Improvement Course (高齢運転者の安全運転向上クラス) では、AARP (全米退職者協会)<sup>8</sup>などと協力し、55歳以上の運転者向けに安全運転講習を実施しており、受講完了者は、保険会社から3年間自動車保険料の割引が受けられることになっている<sup>9</sup>。受講対象年齢や割引率などは異なるが、同様の取組みはペンシルバニア州<sup>10</sup>やニュージャージー州<sup>11</sup>など他の州でも見られる。

また、50歳あるいは55歳以上の年齢層は事故率が低いことから、優良運転者として保険料割引などによって積極的に顧客として取り込もうとする保険会社も多い。大手保険会社 USAA 社では安全運転支援サービスとして、2012年から「Drivesharp」という運転のオンライントレーニングを提供している<sup>12</sup>。このサービスは同社の55歳以上の自動車保険契約者であれば無料で利用できるもので、運転中の反射能力や判断能力の向上を目的としたゲーム形式のトレーニングになっている。USAA 社では、Drivesharp を使って脳のトレーニングをすることで、実際の運転中の歩行者の飛び出しなどに対し、より素早く対応できるようになることが期待できるとしている。

《図表3》 Drivesharp 画面イメージ



(出典) USAA ホームページ

## 4. おわりに

高齢運転者がいつ運転を制限、あるいは引退するかというのは難しい問題である。特に、車がないと生活できない場所に住む高齢者にとっては大きな問題だろう。日本では高齢者が運転免許証を返納した場合、バス定期代が割引になるなど様々な優遇を用意することで返納を推進する取組みが行われているが、米国では高齢者が安全に運転を継続するためのサポートを中心に取組みを進めることで、出来るだけ長く運転し続ける環境づくりを進めているともいえるだろう。

また、高齢者の安全には、運転者側の問題だけを考えるのではなく、車両や道路といったハード面の整備も欠かせない要素である。現在次々と導入が進む衝突回避システムやレーンキープアシストといった安全運転支援システムは、高齢者の事故回避に大いに役立つものと考えられる。

米国だけでなく、日本でも高齢運転者の増加とどう向き合っていくかは課題の一つであり、先行する米国での取組みに引き続き注視したい。

【研究員 稗苗 優紀】

<sup>1</sup> IIHS ホームページ <<http://www.iihs.org/iihs/topics/t/older-drivers/qanda>>

<sup>2</sup> 同上

<sup>3</sup> Liberty Mutual Insurance News 2014/6/24

<sup>4</sup> 同脚注 1

<sup>5</sup> 乗用車乗車中 (3,055 人)、歩行者 (699 人)、バイク (131 人)、その他自動車 (194 人) の合算である。

<sup>6</sup> NHTSA ホームページ<<http://www.nhtsa.gov/Senior-Drivers>>

<sup>7</sup> III ホームページ<<http://www.iii.org/issue-update/older-drivers>>

<sup>8</sup> AARP は全米に 3,700 万人以上の会員を抱える、50 歳以上であれば誰でも加入可能な非営利団体である。AARP では「AARP Smart Driver Course」という全米最大規模の安全運転講習を各州で実施しており、受講完了すると AARP が提携する Hartford 社の自動車保険をはじめ、他の保険会社でも割引可能とされている。なお、AARP はかつては退職者のみが加入可能であったが、現在は退職者でなくとも加入可能となっている。

<sup>9</sup> 割引率は 2~5%だが、保険会社は事故歴等によって割引率を裁量したり、場合によっては割引を拒否する権利も持っている。安全運転教室はインターネット上での受講も可能。<[https://www.dmv.ca.gov/vehindustry/ol/mature\\_drvr.htm](https://www.dmv.ca.gov/vehindustry/ol/mature_drvr.htm)>

<sup>10</sup> ペンシルバニア州運輸省ホームページ<[http://www.dmv.state.pa.us/olderdrivercenter/improvement\\_courses.shtml](http://www.dmv.state.pa.us/olderdrivercenter/improvement_courses.shtml)>

<sup>11</sup> ニュージャージー州自動車委員会ホームページ<<http://www.state.nj.us/mvc/Licenses/MatureDrivers.htm>>

<sup>12</sup> USAA ホームページ<[https://www.usaa.com/inet/pages/drivesharp\\_online\\_product\\_page\\_complex\\_module](https://www.usaa.com/inet/pages/drivesharp_online_product_page_complex_module)>