

高齢運転者事故抑制のための 京都版「限定免許制度」の導入提案

令和元年11月17日

京都産業大学 藤井ゼミ

小林 郁 辻 真哉

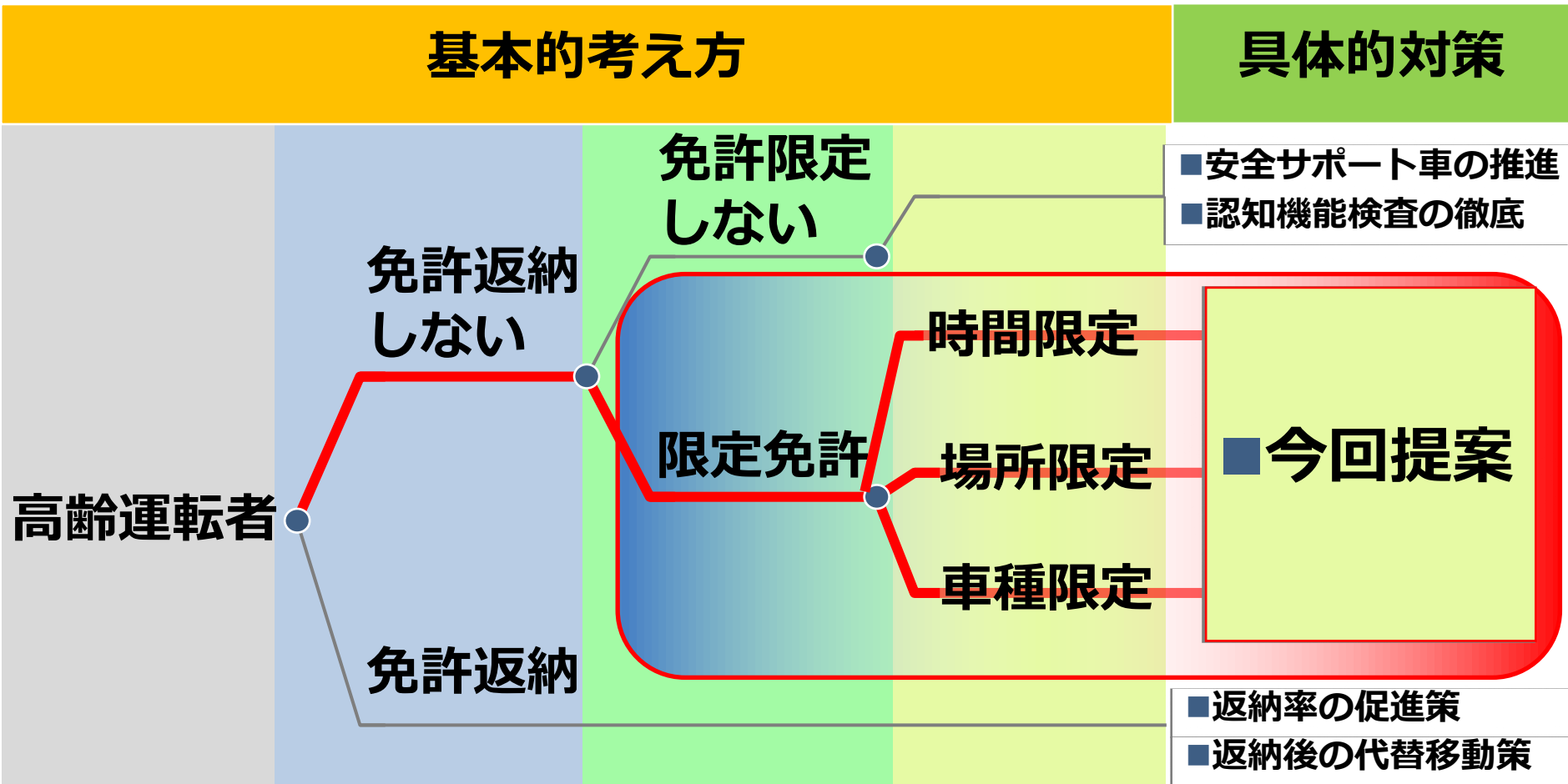
田宮侑実 三崎陽弘

中田晶梧 尾谷駿哉 富田聖人

提案目的

1. 京都府における高齢運転者による自動車事故発生件数は年間**約2,300件（平成29年）**と件数は減少傾向にあるものの、全体に占める割合は**約3分の1**と上昇傾向にあり、今後も免許保有者の高齢化に伴い、シェアの上昇が予想される。
2. 高齢運転者の免許返納も対策案の一つであるが、免許返納をしなくても、安全安心で快適な生活を守る社会システムの追求も必要ではないか。
3. そこで、自主的取り組みではなく、法的拘束力を備えた京都版「限定免許制度」の導入を提案する。

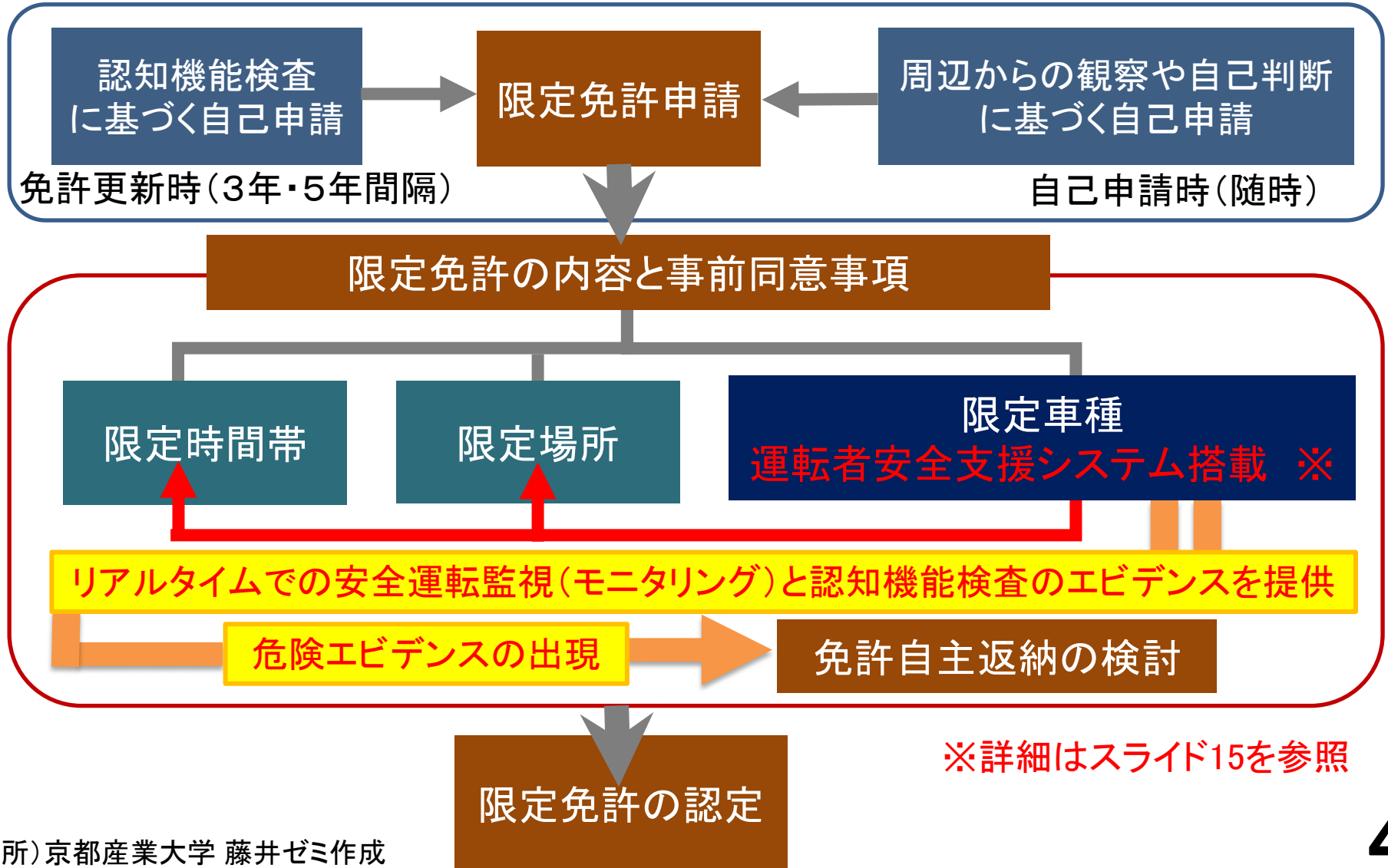
「限定免許」 選択のフロー図



今回提案の「限定免許制度」とは

限定免許制度の対象者：3つの案

- ① 京都府の免許保有者全員(年齢無関係)
- ② 京都府の免許保有者(65歳以上(京都府一律))
- ③ 京都府の免許保有者(65歳以上(京都市のみ)、70歳以上(京都市以外))



限定免許の制度設計（案）

対象者	65歳以上（京都府一律）の京都府公安委員会発行の免許証保有者
免許適用方法	1. 免許証更新時の検査等に基づく自己申請（3年・5年間隔） 2. 周辺からの観察や自己判断に基づく自己申請（随時） （申請受理後に限定免許を発行した後は、法的拘束力あり）
免許適用時期	申請受理後に決定した時期（有効期間は次回の免許更新時期まで）
限定時間帯	1. 運転可能な時間帯を事前に定める（例：午前9時から午後3時まで） 2. 運転しない時間帯を事前に定める（例：小中学校の登下校時間帯、夕暮れ以降の時間帯等） 3. 運転しない気象状況を事前に定める（例：大雨注意報・暴風注意報・大雪注意報発令時等）
限定場所	1. 運転可能な場所を事前に定める（例：自宅周辺の事前登録道路等） 2. 運転しない場所を事前に定める（例：高速道路、主要幹線道路、小中学校周辺、交通事故多発場所等）
限定連続運転時間・距離等	1. 連続運転時間を事前に定める 2. 一日当たり走行距離の上限を事前に定める
限定免許による特典	運転者安全支援システム搭載（スライド15参照）費用の補助
特記事項	限定免許制度の内容に関する事前同意が必要（スライド4参照）

「限定免許制度」導入の主要論点

限定免許の対象者

1.

自己申請方式を採用する理由:

日本国憲法第25条により、「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」ことから、強制付与的ではなく、自己申請方式を採用する。

(1) 対象者の範囲によって、認知機能検査費用および支援費用(本提案の保険サービスに掛かる費用)の差異が生じ、費用対効果の検討が必要。

(2) 京都市と京都市以外(山城・丹波・丹後地域)とでは、日常生活における自動車の役割が異なるため、京都市・市以外とで限定免許対象者の年齢に差を設けるべきではないか。

「限定免許制度」導入の主要論点

2.

限定免許の適用方法

- (1) 免許更新時(3年もしくは5年間隔)に、認知機能検査に基づき自己申請する。この場合、更新時までの期間(間隔)において、事故が発生する可能性がある。
- (2) 周辺からの医師や家族の観察や自己判断に基づき、自己申請する(随時)。この場合、日常生活においてアクセスが容易な場所の認知機能検査機器の普及や、京都府域内の医師間で広域的に医療情報サービス(個人の病歴等に関する情報)を共有できる情報インフラの構築が必要である。

「限定免許制度」導入の主要論点

3.

限定免許の適用時期

- (1) 免許更新時(3年もしくは5年間隔)の場合、免許更新の書類手続きの一環として行い、書類の授受・交付を含めて、運転免許試験場や運転免許更新センターで限定免許の適用手続き・交付が簡便にできる。
- (2) 周辺からの医師や家族の観察や自己判断に基づく自己申請(随時)の場合、申請書類の授受・制度説明・適用手続き、交付等が一括して行える場所を増やす必要がある。オンライン手続きが可能なインフラ構築が必要である。

「限定免許制度」導入の主要論点

限定免許の限定内容

4. いずれも制度を詳細にすればするほど、順守できているか否かをモニタリングする費用(行政費用)が増加する。

(1) **限定時間帯:** ①運転可能な時間帯を定める(例:午前9時から午後3時まで)、②運転しない時間帯を定める(例:小中学校の登下校時間帯、夕暮れ以降の時間帯、交通渋滞時間帯など)、③運転しない気象状況を定める(例:大雨注意報発令時、暴風注意報発令時、大雪注意報発令時など)

(2) **限定場所:** ①運転可能な場所を定める(例:自宅周辺の事前登録道路など)、②運転しない場所を定める(例:高速道路、主要幹線道路、小中学校周辺、交通事故多発場所など)

(3) **限定連続運転時間・限定距離:** ①一日のうち連続して運転してもよい時間数の上限を設定する。②一日のうち走行してもよい移動距離の上限を設定する。

(4) **限定車種:** 運転者安全を支援するシステム搭載を義務付ける。GPS機能を備えたドライブレコーダーとリアルタイムで情報を分析する道路交通情報システム・インフラの京都府域内での普及整備が必要である。

「限定免許制度」導入の主要論点

5. 限定免許の制度信頼性の担保

(1) 限定免許取得者が、どの程度、確実に運転者安全支援システム搭載の限定車種(リアルタイムでの安全運転監視(モニタリング)と認知機能検査のエビデンスを提供)の利用を順守するかが、この制度の信頼性を担保するうえで最も重要な点である。拘束力のある法改正が必要である。

(2) 運転者安全支援システム・インフラの既存の導入事例としては、東京海上日動火災保険(株)の保険サービス「ドライブエージェントパーソナル」があるが、京都府での限定免許制度で活用するには、本制度にカスタマイズされたシステムに設計を改善する必要がある。

「限定免許制度」導入に掛かる当初年間費用（試算）

限定免許の対象者（3ケース別）

平成29年の実績値を前提

	限定免許対象者数 (申請前)	限定免許取得者数 (推計) 年間免許更新者の 5%と仮定(※)	検査費用および運転者 安全支援システム費用 (当初年間費用)
1 京都府 免許保有者全員 (年齢無関係)	1,583,374人	23,751人	約5.4億円
2 京都府免許保有者 (65歳以上) (京都府一律)	347,223人	5,208人	約1.2億円
3 京都府免許保有者 65歳以上(京都市) 70歳以上(京都市以外)	161,091人	2,416人	約0.6億円

(注) 1. 前提条件: 認知機能検査費用 = 750円/人 × 年間免許更新対象者数(人)、運転者安全支援システム費用 = 650円/月・人 × 12ヵ月 × 限定免許取得者数(人)。検査費用は京都府警HP公表値の講習料金の内訳参照。

2. 表中(※)の5%の仮定は、京都府内の75歳以上の免許自主返納率(平成29年実績値)を採用した。

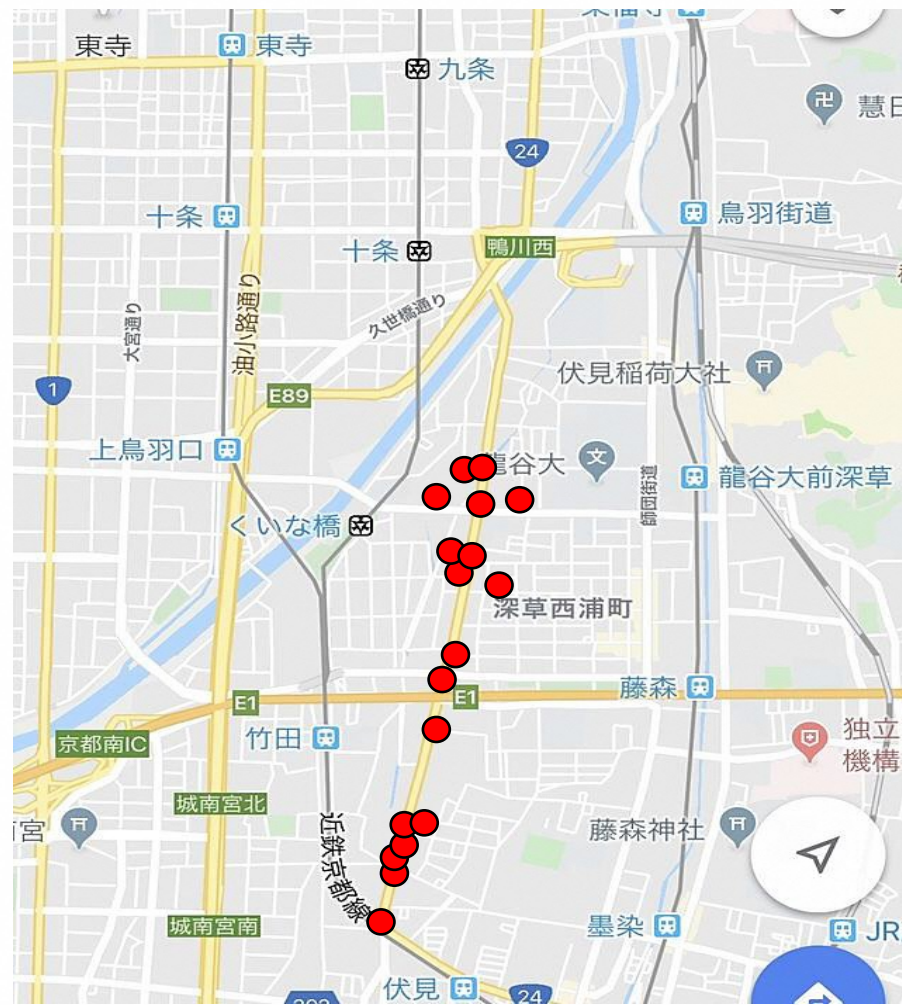
(出所) 京都府警察本部交通部資料「高齢者運転者交通事故防止対策」より藤井ゼミ作成

限定場所

京都市北区事故多発地点

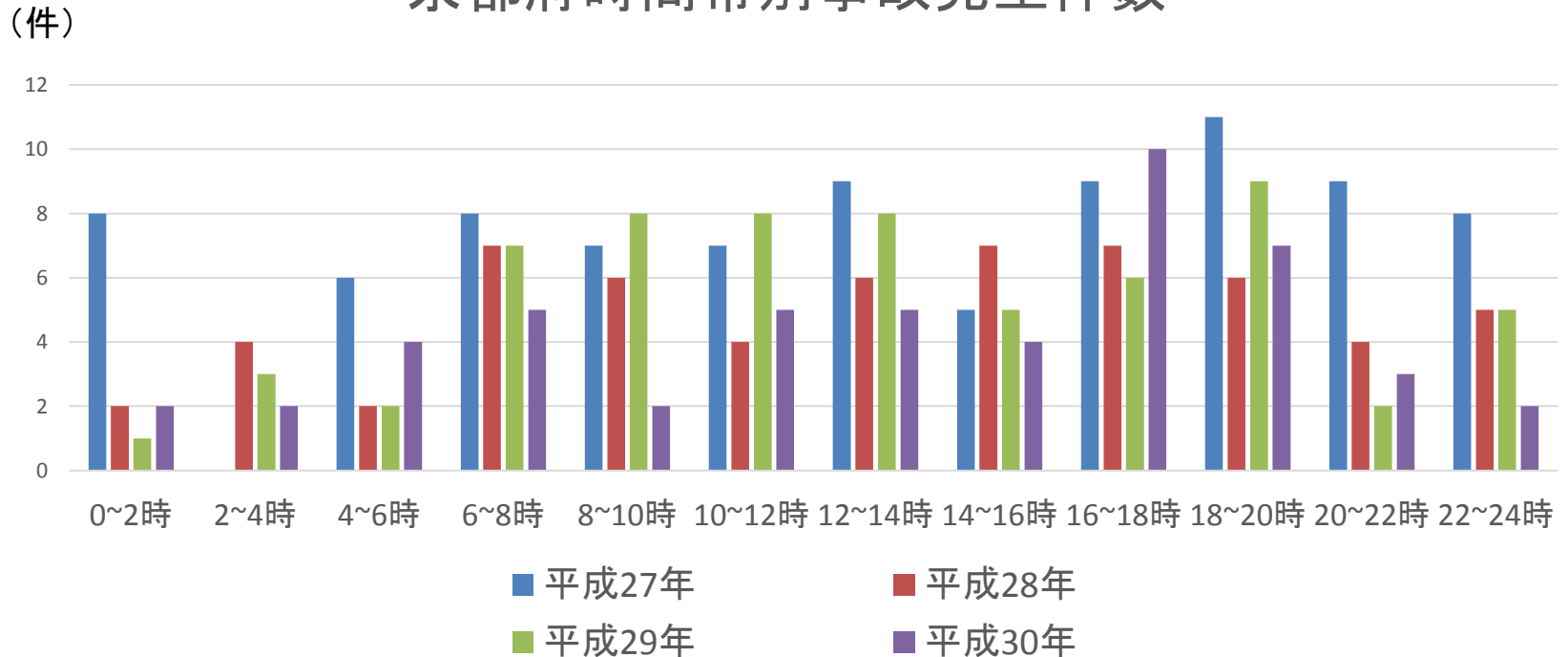


京都市伏見区事故多発地点



限定時間帯

京都府時間帯別事故発生件数



- 通勤・通学などで交通量の増える午前中、及び帰宅する時間帯に集中している。

(出所) 京都府警察「交通事故発生状況(平成28・30年中)」http://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_jjiko/hassei3010.html#jikan
(2019年11月7日閲覧)をもとに作成

限定運転・限定免許の先行事例

	福井県	米国 (アイオワ州)	ドイツ
対象者	免許取得者全員（年齢は無関係） ただし、65歳以上に特典の「後付け安全装置」を補助	免許取得者全員 （年齢は無関係）	免許取得者全員 （年齢は無関係）
免許適用方法	限定運転宣言（ 免許ではない ） 法的拘束力のない自主的取り組み 宣言項目を選択（自分で項目を増やすことも可能）	観察と実車試験に基づく 指示、もしくは自己申請	医師の診断結果又は医学的 心理学的検査の結果に基づき、 当局が判断
免許適用時期	限定運転宣言書で定めた時期	実車試験合格後	当局の判断時期
時間帯	夜間・薄暮れ時、通学時間帯、 雨雪時の運転を控える	運転可能な時間帯を限定	運転時間帯を限定
場所等	自宅周辺以外の運転、高速道路での 運転、長距離運転を控える	運転可能な道路を限定、 制限速度設定	道路の限定

（出所）川西晶大「諸外国における高齢者の運転免許制度」国立国会図書館『調査と情報』No.981（2017.11.8）、毎日新聞（2019.9.4、福井地方版）、朝日新聞（2019.9.30夕刊）、ヒアリング等をもとに藤井ゼミ作成

運転者安全支援システム搭載 (システム・インフラの導入事例)

東京海上日動火災保険(株)

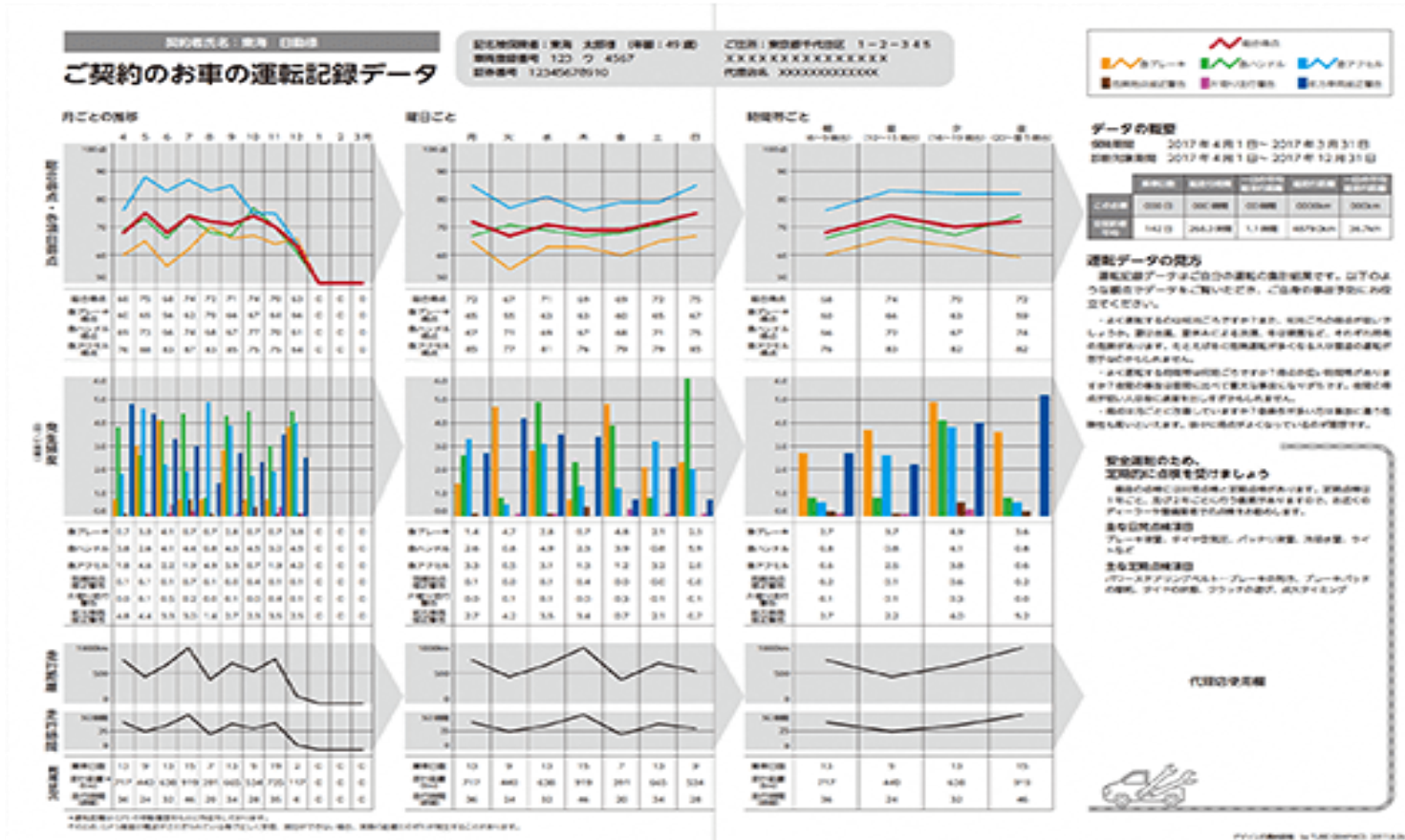
保険サービス「ドライブエージェントパーソナル」

- 通常の保険料＋月額650円で装着可能
- ドライブレコーダーで通話が可能
- 事故映像を自動的に記録送信
- 事故多発場所や運転状況をリアルタイムに注意喚起
- 利用者の運転適性をもとに専用のレポートを提供

(出所) <https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/service/auto/total-assist/shohin/dap.html> (2019年11月6日閲覧) をもとに作成

安全運転レポートの例 ドライブレコーダーパーソナル

東京海上日動火災保険(株)のホームページより



(出所) <https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/service/auto/total-assist/shohin/dap.html> (2019年11月6日閲覧) より抜粋

ドライブレコーダーを活用したシステム・インフラの導入事例

企業名	保険サービス名	保険サービスの概要
東京海上日動火災 保険	ドライブエージェント ト・パーナソル	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高度な事故対応（自動で事故連絡を行い、ドライブレコーダーで通話が可能。事故映像を自動的に記録・送信） 2. 事故防止支援（利用者の運転状況をもとにリアルタイムに注意喚起） 3. 安全運転診断（利用者の運転特性をもとに専用のレポートを提供）
あいおいニッセイ同 和損害保険	タフ・見守る車の保険	<ol style="list-style-type: none"> 1. 安全運転支援アラート（危険な運転を音声で通知） 2. 運転診断レポート（1っ回の運転ごと、1ヶ月ごとに診断レポート提供） 3. 見守りサービス（家族に危険な運転や事故発生の通知）
損害保険ジャパン日 本興亜	DRIVING!（ドライビ ング）	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運転サポート機能（専用ドライブレコーダーによる注意喚起・データ記録） 2. 事故対応（ALSOKが現場に急行し事故対応サポート） 3. メンテナンス機能（運転診断レポート「Rodeco」を毎月更新。パソコンでできるトレーニングコンテンツ）
三井住友海上火災 保険	GK・見守る車の保険	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事故緊急自動通報サービス（事故発生時の位置情報や映像記録を三井住友海上に送信・レコーダーを通じてオペレーターと会話が可能） 2. 安全運転支援（危険な運転状況・動作を検知し音声と画面表示で注意喚起） 3. ポータルサイト（走行ルート・運転診断をスマホで確認。家族との共有）

限定免許制度の検討課題

1. 道路交通法改正を含む、社会実装としての制度定着に向けた法整備（自主的取り組みの限界）
2. 限定運転の順守がリアルタイムで検証できるような監視情報システム・インフラの構築
3. 限定免許制度の導入費用の負担のあり方については、料金制度設計と公的補助の検討が必要
4. 限度免許制度の不正利用（フリー・ライダー等）の防止

提案のまとめ

1. **安全安心な交通運転を守るため、65歳以上（京都府一律）の京都府公安委員会発行の免許証保有者を対象に、京都版「限定免許制度」を導入。**
2. **京都版「限定免許制度」の導入費用は、少なくとも、当初年間約1億2,000万円が必要と推計。仮に、これを申請者に費用負担させると、限定免許申請者一人あたり約23,000円の支払いが必要。**
3. **京都版「限定免許制度」導入により、高齢運転者による自動車事故発生件数（年間約2,300件（平成29年））を民間の既存インフラサービスを活用し、効率的に削減。**
4. **限定免許の社会実装には、道路交通法改正や情報システム・インフラの一層の改善が必要である一方、フリーライダー等の不正利用の防止が担保できる法整備が必要。**

ご清聴ありがとうございました

令和元年11月17日

京都産業大学 藤井ゼミ