

高齢者の運転免許自主返納、その影響は？

～地方圏高齢者の「移動弱者化」問題が浮き彫りに～

<要旨>

高齢ドライバーによる重大事故が後を絶たず、関連して「運転免許の自主返納」が俎上に上がることが少なくない。高齢者の運転免許自主返納は 1998 年の制度開始から累計で 500 万件を超え、近年は年間 40 万件前後と、制度として定着してきた感がある。

高齢者の交通事故件数(高齢者 10 万人あたり)は、2005 年の年間 383 件から 2025 年には同 188 件へと半数以下に減っており、免許自主返納は事故の抑制に一役買っているとみられる。

一方で、免許の自主返納には負の側面もいくつかある。返納により高齢者の外出率や活動量が低下し社会的交流が減少すれば、心身の機能低下につながる可能性があること、外出の減少に伴う消費減、地域経済の停滞などである。

大都市圏と地方圏にわけてみると、免許の返納状況にも返納後の高齢者の行動変化にも大きな差がみられた。背景には公共交通網の発達度の違いがある。

三大都市圏には、返納率上位の県が多く、返納者の 4～5 割を 74 歳以下が占めるなど「多くの高齢者が」「早い(若い)うちから」返納する傾向にある。逆に地方圏には、相対的に返納率が低い県が多く、返納者の 6 割前後が 80 歳以上である。

免許を返納した高齢者の外出率は日本全体で 2～3 割低下、自宅外での移動回数は同じく 2～4 割減少するが、車への依存度が高い地方圏ではこの割合が更に高まる。地方圏における免許を返納した高齢者の「移動弱者化」は深刻な問題で、ライドシェアの導入やシニアカーの普及など移動の代替手段の整備が喫緊の課題である。

1. 高齢者の運転免許自主返納の状況～累計 500 万件を大きく突破、地域により温度差大

自動車運転免許の自主返納制度¹は、高齢運転者の事故防止を主目的として 1998 年に導入された。その後、「運転経歴証明書」の発行(2002 年～)や自主返納者に対するサポート制度の充実²などにより制度の利用が推進され、現在に至っている。

高齢者(65 歳以上)の運転免許の自主返納は、年齢別の統計が確認できる 2002 年以降の累計で 536 万件と 500 万件を大きく超えている。件数の推移をみると、年間 10 万件を超えた 2012、13 年ごろから増加が加速、2019 年の約 58 万件をピークに減少に転じ、ここ数年は 40 万件前後

¹ 法令上の正式名称は、「申請による運転免許の取消制度」。

² 運転経歴証明書の提示による公共交通機関(バス、タクシー、介護タクシー等)や各種施設での割引、金融機関での金利優遇等。内容は自治体により異なる。

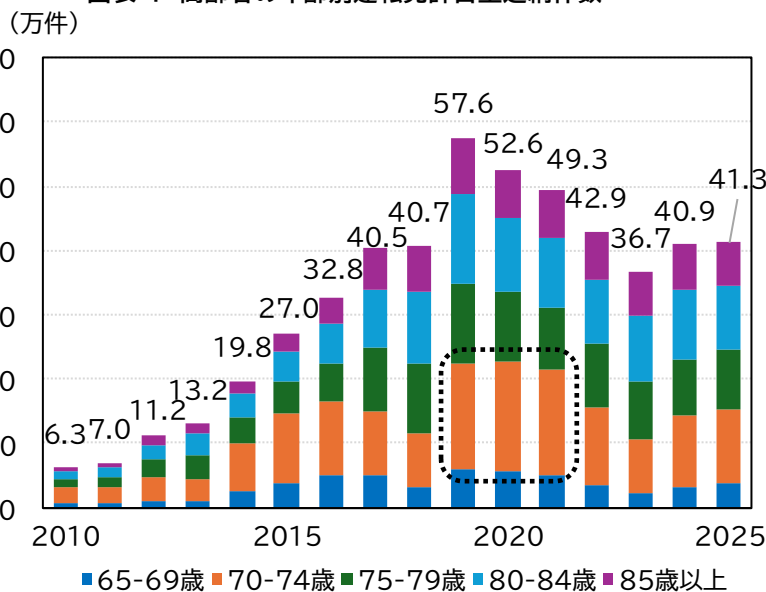
となっている(図表 1)。

年齢別では、総じて「70～74 歳」と「80～84 歳」が多い。「70 代になったから」「80 代になったから」ということを返納の契機とする人が多いものと推測される。

なお、2019 年～21 年において 70～74 歳の返納件数が 16 万～17 万件と大きくなっている(図表 1 ()) のは、2019 年に団塊世代(1947～49 年生まれ)が全員 70 代となったことが影響している。

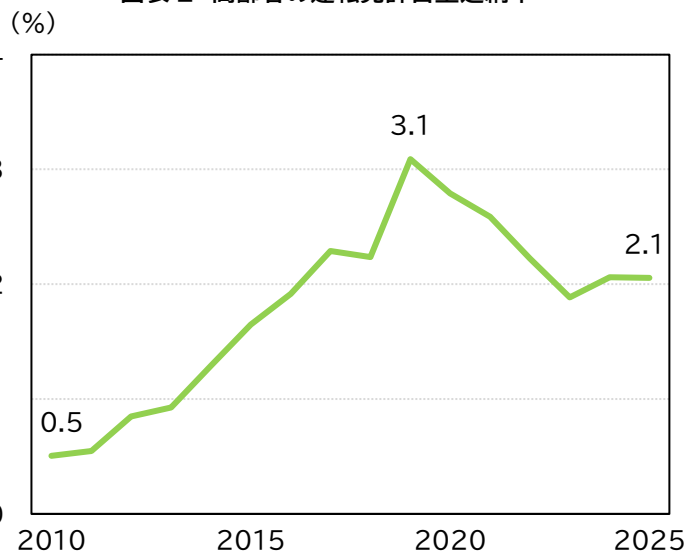
免許保有者に占める比率でみた高齢者の免許自主返納率は、2010 年時点では 200 人に 1 人(0.5%)だったが、足下は 50 人に 1 人程度(2%前後)で推移しており、免許自主返納制度の高齢層への普及・定着がうかがわれる(図表 2)。

図表 1 高齢者の年齢別運転免許自主返納件数



(資料)図表 1～図表 4 全て 警察庁「運転免許統計」

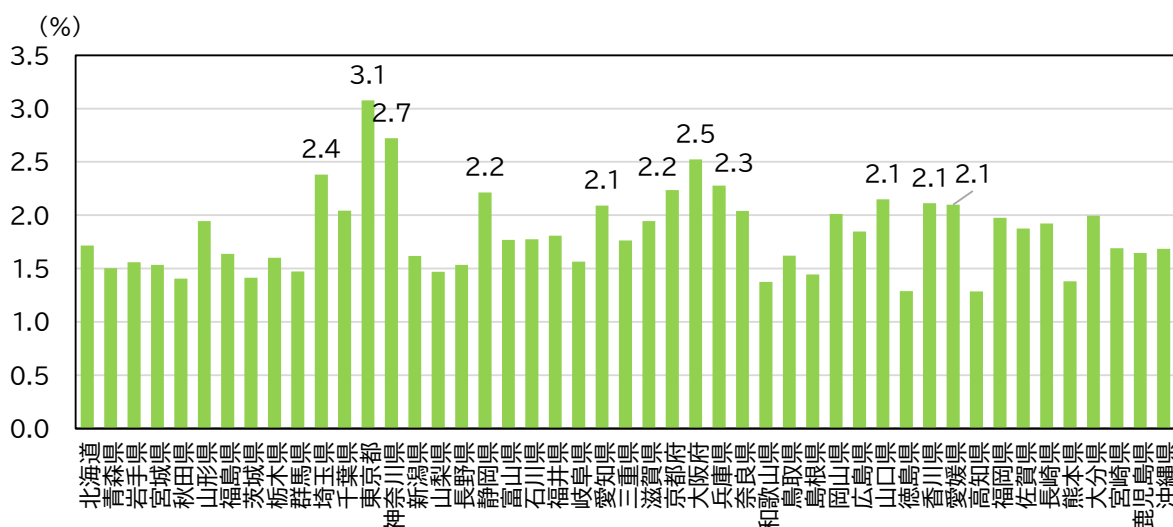
図表 2 高齢者の運転免許自主返納率



(注)運転免許自主返納率
= 免許自主返納件数 / 前年末時点の免許保有者数

都道府県別の免許自主返納率(2023 年～2025 年の 3 ヶ年平均)をみると、東京都、神奈川県、埼玉県、大阪府、兵庫県など三大都市圏の各県が上位に並ぶ(図表 3)。地方圏の中にも山口

図表 3 都道府県別 高齢者の免許自主返納率(2023 年～2025 年の 3 ヶ年平均)



県や、香川県、愛媛県など全国平均(2.0%)を上回る県が散見されるが、これらの県ではいずれも 80 代になってからの返納率が高い。

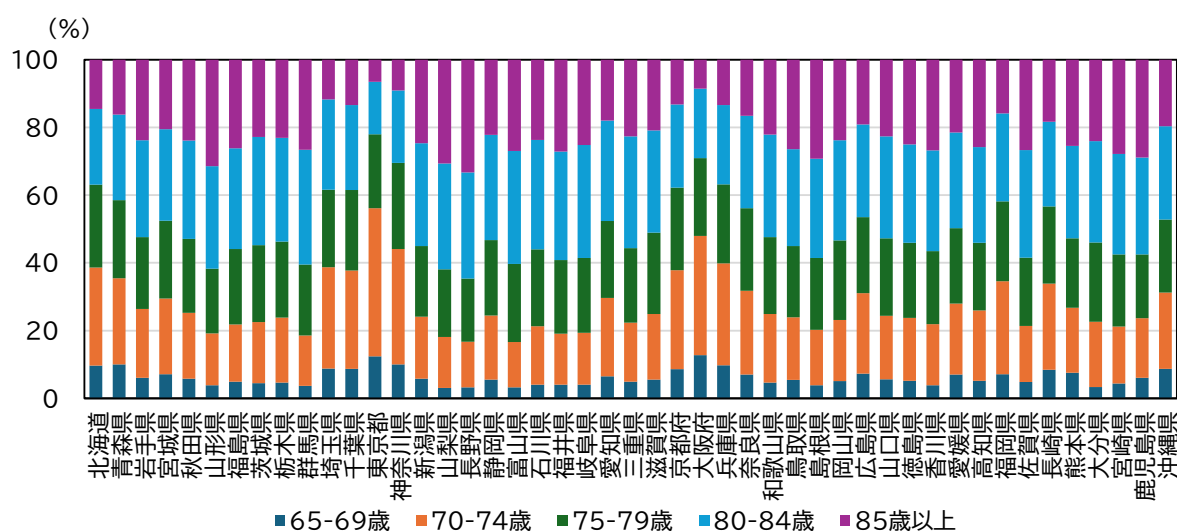
返納者の年齢別構成比をみても、三大都市圏と地方圏の差は明らかである。

首都圏 4 都県及び京都、大阪、兵庫の 3 府県では 70～74 歳で返納する人が最も多く、65～69 歳と合わせると高齢返納者全体の 4～5 割を占める(図表 4)。

これに対し、東北や北関東、中部・北陸、中国、四国、九州では、一部の県を除けば 80～84 歳での返納者が最も多く、85 歳以上を合わせると返納者全体の 6 割前後を占める。

大都市圏では地方圏と比べ、「多くの高齢者が」「早い(若い)うちから」免許を返納する傾向がみてとれる。公共交通網が発達しており、自動車なしでの生活に転換しても利便性(移動自由度)の低下が小さいことが、運転免許の自主返納を後押ししていると言えよう。

図表 4 都道府県別 高齢免許自主返納者の年齢別構成(2023 年～2025 年の 3 ヶ年平均)



次章以下では、運転免許返納の効果と影響について、①交通事故件数の変化、②返納者の行動変化、③返納者の消費の変化—の 3 つの視点から考える。

2. 事故抑制効果はあったのか？～高齢運転者の事故は 15 年間で半減

まず、免許返納制度設立の主目的である交通事故の抑制について、状況を確認した。

高齢運転者の交通事故件数(高齢者 10 万人あたり)は、2005 年の年間 383 件から 2020 年には同 190 件と 15 年間で約半数に減り、その後は横ばいで推移、足下では 188 件となっている(次頁図表 5 —)。

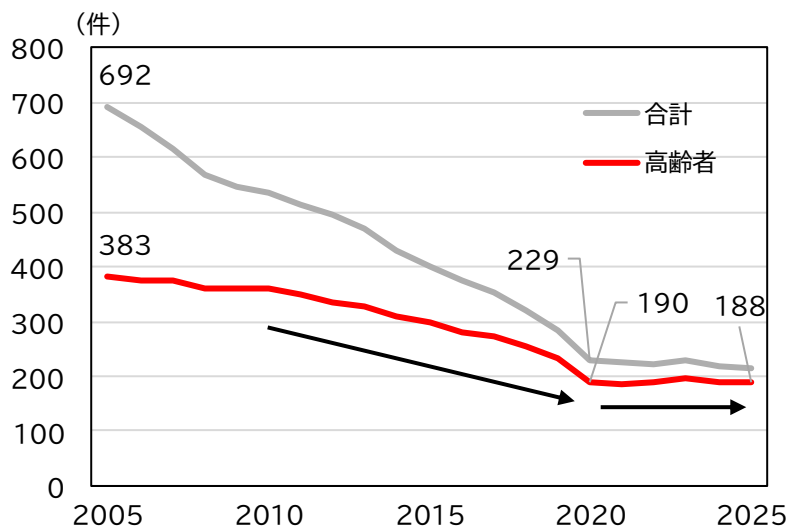
自主返納件数が増加(前掲図表 1)、返納率が上昇(同図表 2)した時期に事故件数は減少、返納件数が減少、返納率が低下した時期に事故件数は横ばいとなっており、免許の自主返納は高齢者の交通事故抑制にある程度結びついているとみられる。

ただ、交通事故の総件数(人口 10 万人あたり)が同じ期間に 692 件から 229 件へと 1/3 まで減少している(図表 5 —)のと比べると、高齢者の事故の減り方はかなり緩慢である。また、47 都道府県の高齢者の免許返納率と交通事故件数変化率の関係をみても、返納率が高い県ほど事故件数が大きく減っているというわけではなかった(同図表 6)。例えば、返納率トップ 2 の東京都

と神奈川県は事故減少率は 20% 未満と全国平均(21.8%)を下回る。公共交通網が充実しているがゆえに返納は進むが、歩行者を含めた交通量の多さ、複雑な多車線交差点、狭小な駐車場や車庫への出入りなど運転上のリスク要因が相対的に多いため事故はさほど減らない。

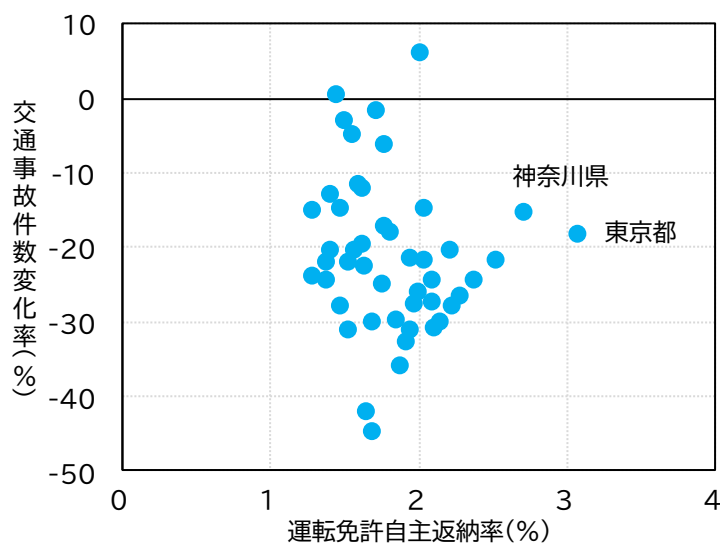
高齢者の免許自主返納は、高齢運転者の事故減少に一役買っているものの、減少をけん引しているとまでは言えず、自動車の安全性能の向上、交通違反の取り締まり強化や罰則強化、高齢者の免許更新時のハードル引き上げ³、交差点の改良やガードレール設置をはじめとした道路環境整備など、様々な事故抑制要因のうちのひとつとみるのが妥当であろう。

図表 5 交通事故件数(人口 10 万人あたり)



(注)交通事故件数(合計)は人口 10 万人あたり、
交通事故件数(高齢者)は 65 歳以上人口 10 万人あたり。
(資料)警察庁「交通事故の発生状況について」、総務省「人口推計」

図表 6 各県の高齢運転者の免許自主返納率と交通事故件数変化率(2018 年→2023 年)



(資料)交通事故総合分析センター「交通統計」、総務省「人口推計」

3. 返納による高齢者の行動変化～地方で大きく低下する「移動自由度」

続いて、運転免許の有無別に人の移動行動を把握できる統計(国土交通省「全国都市交通特性調査」)をもとに、運転免許の返納が高齢者の行動に与える影響をみた。

① 免許返納で高齢者の自宅外での活動は 3～4 割減少

高齢者(統計上の制約からここでは 60 歳以上)の「外出率(※)」を運転免許保有者と非保有者に分けてみると、男女を問わず、また平日・休日を問わず、免許保有者が非保有者を上回る(次頁図表 7)。

※外出率:ある 1 日に外出している人の割合。

保有者と非保有者の差は、男性では平日(免許保有 76.4%、免許非保有 56.6%)・休日(同

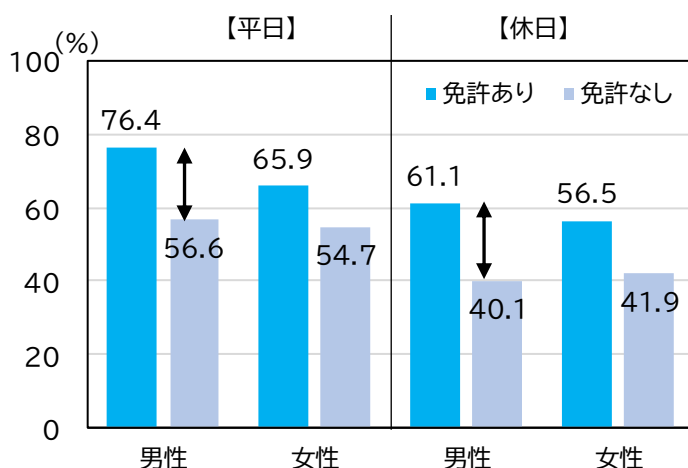
³ 75 歳以上に対し「高齢者講習」を導入(1998 年)、「高齢者講習」の対象を 70 歳以上へ拡大(2002 年)、75 歳以上に対し「認知機能検査」を導入(2009 年)、「認知機能検査」の強化(2017 年)、75 歳以上で一定の違反歴がある人に対し「運転技能検査」を導入(2022 年)。

61.1%、40.1%)ともに 20%ポイント前後、女性では平日が 10%ポイント強(同 65.9%、54.7%)、休日が 15%ポイント弱(同 56.5%、41.9%)と男性の方が大きい。

1 人の人の自宅外での移動の回数を表す「トリップ数(※※)」においても、外出率と同様の傾向がみられた。1 人 1 日当たりの平均トリップ数は、男女を問わず、平日・休日を問わず、免許保有者が非保有者を上回る(図表 8)。そしてその差は、男性では平日(免許保有 2.24 トリップ、免許非保有 1.49 トリップ)・休日(同 1.76 トリップ、1.04 トリップ)ともに 0.7 トリップ強、女性は平日(同 1.89 トリップ、免許非保有 1.48 トリップ)・休日(同 1.50 トリップ、1.12 トリップ)ともに 0.4 トリップ前後で、やはり男性の方が大きかった。

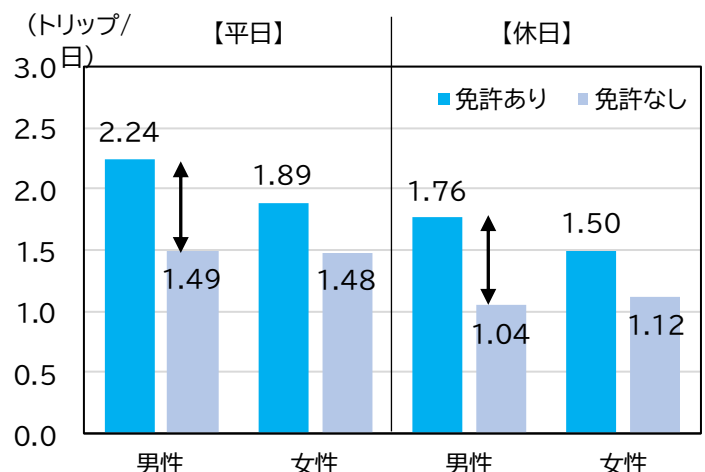
※※トリップ：目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動すること。通勤、買い物、帰宅など「一つの目的」を達成するために出発地から到着地まで移動すると 1 回(1 トリップ)とカウントする。例えば、「出勤し、勤務後にジムに寄り、帰宅した」人のトリップ数は、「自宅→会社」「会社→ジム」「ジム→自宅」で「3」になる。(国土交通省 HP より抜粋)

図表 7 運転免許の有無別 高齢者の外出率



(注)外出率：ある 1 日に外出している人の割合。
(資料)図表 7～図表 11 全て国土交通省「全国都市交通特性調査」、総務省「人口推計」

図表 8 運転免許の有無別 高齢者の 1 日あたり平均トリップ数



(注)トリップ数：目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動した回数。

使用統計の「免許非保有者」には、免許を返納した人だけでなく元から保有していない人も含まれるため、免許の「継続保有者」と「返納者」の純粋な比較ではないが、運転免許の返納により高齢者の外出およびトリップ数(移動する回数)が減少すること、また、減少の度合いは女性よりも男性の方が大きいことがわかった。

なお、この結果として、高齢男女の外出率とトリップ数は、免許を保有している場合はいずれも男性が女性を上回るが、免許返納後はほぼ等しくなる。

免許を返納した高齢者は、具体的に自宅外でのどのような活動を減らすのか。免許保有者/非

保有者のトリップ数の違いを移動の目的別⁴にみると、一部の例外を除けば免許の有無でトリップ数が変わらないのは「通院」のみで、他の目的でのトリップ数は免許非保有者の方が少なく、特に休日の「観光・レジャー」のトリップ数は、男女ともに免許保有者の 2～3 割に留まる(図表 9)。

免許を返納しても「通院」の回数は維持するが、「買い物」や「食事・社交」、「観光・レジャー」で出かける回数は軒並み減らすという高齢者の姿が見えてくる。

図表 9 高齢者(60 歳以上)の免許の有無別、目的別トリップ数

			合計 (全目的)	買い物	通院	食事・社交・ 娯楽(日常生活圏内)	散歩・ジョギ ング・運動	観光・行楽・ レジャー(日 常生活圏 外)
平日	男性	免許あり	2.24	0.31	0.07	0.10	0.13	0.04
		免許なし	1.49	0.32	0.09	0.08	0.11	0.02
		差(なしーあり)	-0.75	0.00	0.02	-0.01	-0.03	-0.02
	女性	免許あり	1.89	0.36	0.08	0.09	0.11	0.02
		免許なし	1.48	0.32	0.08	0.08	0.09	0.03
		差(なしーあり)	-0.41	-0.04	0.00	-0.01	-0.03	0.01
休日	男性	免許あり	1.76	0.41	0.00	0.12	0.13	0.09
		免許なし	1.04	0.22	0.00	0.09	0.12	0.02
		差(なしーあり)	-0.72	-0.18	0.00	-0.03	-0.01	-0.07
	女性	免許あり	1.50	0.37	0.01	0.11	0.07	0.08
		免許なし	1.12	0.35	0.00	0.07	0.06	0.03
		差(なしーあり)	-0.38	-0.02	0.00	-0.03	-0.01	-0.05

運転免許を返納した高齢者は、外出する人が 2 割～3 割強、自宅外での移動の回数が 2 割～4 割減少し、減らす活動は、「買い物」、「食事・社交」、「観光・レジャー」など広範にわたることがわかった。免許の返納で高齢者の外出や移動回数がこれだけ大きく減れば、それに伴う活動量の低下や社会的交流の縮小も小さくなく、高齢者の心身に及ぼす影響に注意を払う必要があろう。

② 地方で懸念される高齢者の「移動弱者化」

運転免許保有者/非保有者の外出率とトリップ数を、更に居住地域別(三大都市圏か地方都市圏か⁵)にみると、外出率についてもトリップ数についても、地方都市圏の方が免許の有無による差が大きかった。

例えば、三大都市圏の高齢男性の免許保有/非保有による外出率の差は平日・休日ともに約 15%ポイントだが、地方都市圏の高齢男性ではおよそ 25%ポイントの開きがある(次頁図表 10)。高齢女性についても、男性ほどではないが、地方都市圏においての方が免許の有無による外出率格差は大きかった。

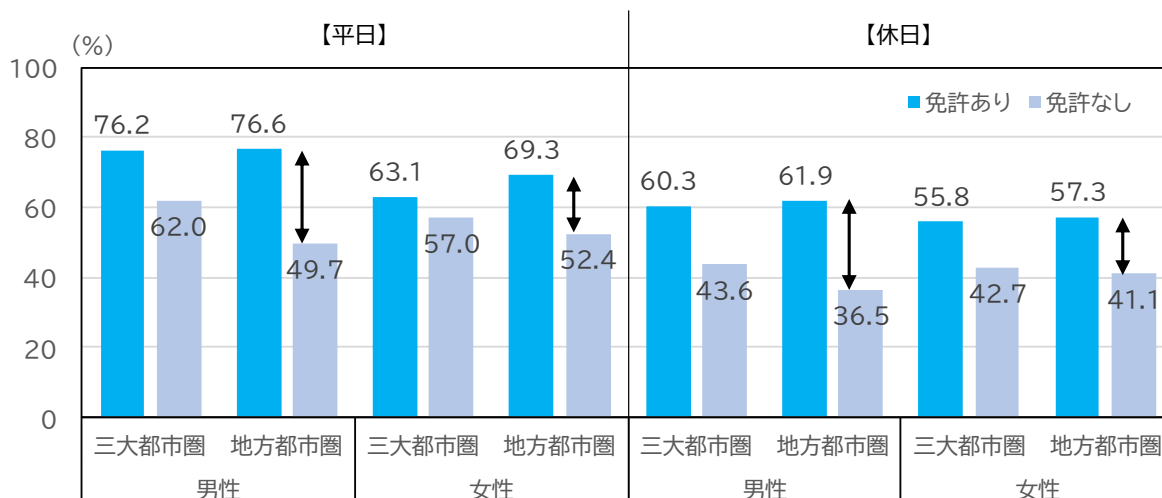
トリップ数についても同様の傾向がみられ、地方都市圏の、とりわけ高齢男性における免許の有

⁴ 移動の目的:通勤、通学、帰宅、私事/買物へ、私事/食事・娯楽等へ(日常生活圏内)、私事/散歩・運動等へ、私事/観光・レジャー等へ(日常生活圏外)、私事/通院、私事/送迎など。

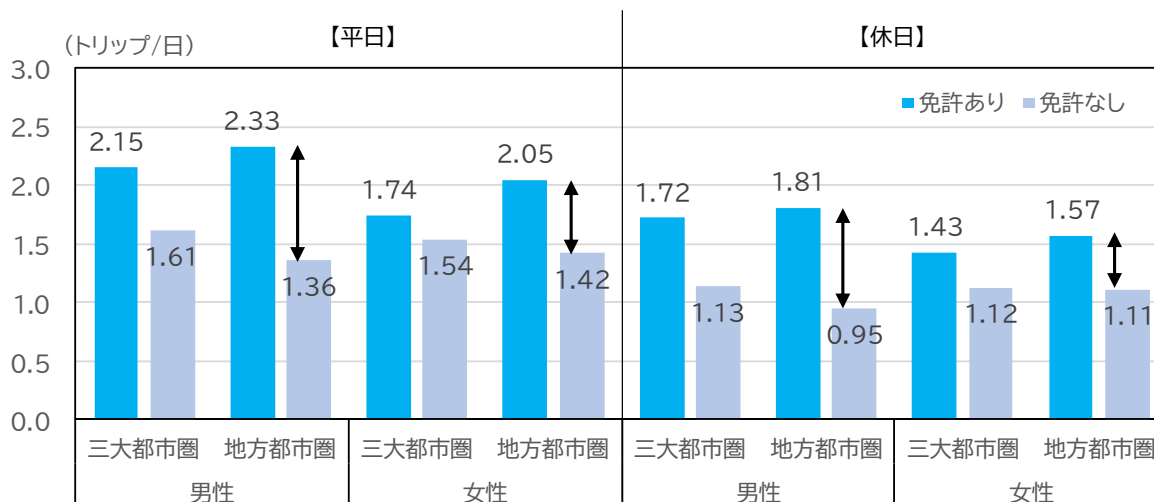
⁵ 「三大都市圏」、「地方都市圏」は、国土交通省「全国都市交通特性調査」の定義による。調査対象都市は、三大都市圏が東京区部、さいたま市、千葉市、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市など、地方都市圏が札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市など(調査年により対象として抽出される都市は異なる)。

無による差は外出率以上に大きかった(図表 11)。

図表 10 運転免許の有無別、地域別 高齢者の外出率



図表 11 運転免許の有無別、地域別 高齢者の 1 日あたり平均トリップ数



公共交通網が発達している三大都市圏では、免許を返納して自己運転での移動ができなくなっても、電車やバス等の代替移動手段があるので意欲さえあれば出かけることができる。これに対し、移動のかなりの部分を自動車に依存している地方においては、免許の返納により移動の自由度が著しく削がれる。

大都市圏と地方圏の公共交通の充実度の違いが、免許返納後の高齢者の移動自由度の格差を生む。地方圏高齢者の「移動弱者化」は、運転免許返納に付随したひとつの課題といえよう。

4. 返納による高齢者の消費変化～自動車関連以外の支出も減少、年間 548 億円の消費減？

免許を返納した高齢者の消費にはどのような変化が生じるだろうか。運転免許の有無別に家計の消費を把握した統計は得られなかったもので、「自動車保有世帯」と「非保有世帯」の支出を比較した。

まず、自動車の保有/非保有が最もダイレクトに影響する交通関連費(月額)をみると、自動車保有世帯は自動車等関係費(自動車や自転車等の購入費と修理費、駐車場代、ガソリン代、カーシェア代等の維持費の合計)が23,506円、交通費(電車、バス等の公共交通やタクシー利用代)が3,508円でトータル27,014円(図表12)。非保有世帯は自動車等関係費が保有世帯の半額強の12,180円、交通費が4,051円で、トータル16,231円。保有世帯と比べ金額で1.1万円、比率では3割少ない。

交通費については、自動車非保有世帯が保有世帯を上回っているが、その差は543円とさほど大きくない。金額的にみて、車を手放した分、鉄道やバスを利用した外出を著しく増やしている(車で

のまま公共交通機関を利用した外出に置き換えている)とは言えず、P4～P5に記した「高齢者は運転免許の返納により外出とトリップ数(移動回数)を減らす」ということと平仄が合う結果である。

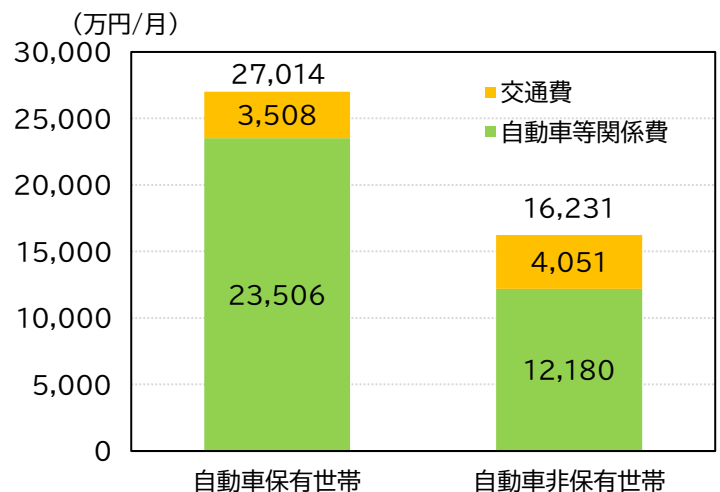
次に、消費の10大費目別に自動車保有世帯/非保有世帯の支出をみると、交通関連以外でも概ね自動車非保有世帯の方が支出が少なかった(図表13)。

保有世帯/非保有世帯の差が最も大きいのは、前述の交通関連費を含む「交通・通信」で、自動車非保有世帯は保有世帯と比べ1万円強、率にして3割少ない(図表13)。

「教養娯楽」と「その他消費支出(交際費、こづかい、理美容関連費等)」も、保有世帯よりそれぞれ1割以上少なく、両費目合計で保有世帯との差額は9,000円を超える(同)。

運転免許返納による自宅外での活動の縮小・中止や自宅内での活動への置き換え(例えばスタジアムでのスポーツ観戦からテレビ観戦へ)が両費目の支出減少につながっていると考えられる。

図表12 自動車保有有無別 高齢世帯の交通関連支出



(注1)交通費…電車、バス、タクシーなどの利用費

自動車等関係費…自動車等購入費、自転車購入費、自動車等維持費

(注2)図表12、図表13とも自動車非保有世帯の支出額は、自動車保有世帯と全世帯の支出額および自動車保有世帯比率から推計。

(資料)図表12、図表13とも 総務省「家計調査」、同「全国消費実態調査」、内閣府「消費動向調査」

図表13 自動車保有有無別 高齢世帯の10大費目別消費支出(月額)

	自動車 保有世帯 (円)	自動車 非保有世帯 (円)	自動車保有有無による差	
			保有－非保有 (円)	非保有／保有 (%)
食料	85,663	82,486	3,177	96.3
住居	15,655	20,209	▲ 4,554	129.1
光熱・水道	25,655	23,519	2,136	91.7
家具・家事用品	11,942	10,790	1,152	90.4
被服及び履物	6,590	5,970	620	90.6
保健医療	17,593	17,593	0	100.0
交通・通信	37,206	26,213	10,993	70.5
教育	762	585	178	76.7
教養娯楽	27,617	24,742	2,875	89.6
その他の消費支出	52,919	46,643	6,276	88.1
消費支出計	281,601	258,749	22,853	91.9

「食料」は、ベースの金額が大きいので自動車保有/非保有による差は金額的には 3,000 円を超えるが、比率でみるとさほど大きな差ではない。唯一自動車非保有世帯の方が大きいのが「住居」への支出で、保有世帯の 1.3 倍となっているが、これは非保有世帯の方が持ち家比率が低く⁶家賃分がかさむことに起因していると考えられる。

消費支出全体では、自動車非保有世帯は保有世帯と比べ 1 ヶ月当たり 2.3 万円、1 割弱少ない(同 )。消費支出全体の差が交通関連費の差(1.1 万円)以上に大きくなっており、免許返納からの外出控えによる「教養娯楽」や「その他消費」を中心とした消費減退を示唆している。

高齢者の運転免許返納に伴う日本全体の家計消費支出の変化を、「免許を返納する高齢者がいる世帯の半数が自動車を手放す」ともと仮定して試算したところ、年間 548.5 億円押し下げられるという結果であった(自動車保有世帯と非保有世帯の消費支出の差額 22,853 万円/月×12 ヶ月×免許返納件数 40 万件×0.5)。

5. おわりに～地方高齢者の「移動弱者化」対策が一番の課題

以上みてきたように、高齢者の運転免許の自主返納は年間 40 万件前後と制度として定着しており、制度開始の主目的である交通事故の抑制にも貢献しているとみられる。

一方で、免許返納がもたらす負の影響もいくつか考えられる。

まず、返納による外出やトリップ数(移動回数)の減少が、高齢者の活動量の低下や社会的交流の縮小を招き、要介護や認知症発症のリスクを高める可能性がある。

実際、運転を中止した高齢者は、運転を継続していた高齢者と比較して、要介護状態になる危険性が約 8 倍に上昇し、運転をしていた高齢者は運転をしていなかった高齢者に対して、認知症のリスクが 37%減少するという研究結果もある⁷。

家計消費の面からみると、単純に自動車関連の支出が減るだけでなく、外出の減少からくる消費減もあり、日本全体では年間 580 億円強支出が押し下げられる可能性がある。

また、公共交通網の発達度合が低く車への依存度が高い地方圏において、免許返納後の移動自由度の低下が特に大きい点にも注視すべきであろう。外出率の低下や移動回数の減少は大都市圏より格段に大きく、買い物、通院などの日常生活からレジャーなどの余暇生活まで幅広い場面での「免許返納による利便性の低下」が明らかである。免許の返納に伴い高齢者の「移動弱者化」が発生しているとも言え、地方の高齢者の免許返納率が低く、返納年齢が高いことの一因となっている。

地域社会にとっては、移動手段がないために来訪者が減っていけば、商業施設のクローズや金融機関の統廃合などの引き金となりかねず、地域経済停滞につながることも考えられる。

⁶ 65 歳以上世帯の持ち家率は、自動車保有世帯が 97.7%、非保有世帯が 86.7%(図表 12 と同じ資料を基に三井住友信託銀行調査部推計)。

⁷ 国立研究開発法人国立長寿医療研究センター「運転寿命延伸プロジェクト・コンソーシアム」

・Shimada H, et al. Driving and Incidence of Functional Limitation in Older People: A Prospective Population-Based Study. Gerontology. 62(6): 636-643, 2016.

・Shimada H, et al. Lifestyle activities and the risk of dementia in older Japanese adults. Geriatr Gerontol Int, 18(10): 1491-1496, 2018.

こうした問題を解決するためには、免許を返納しても高齢者の移動自由度が著しく低下しないよう、「高齢者の足」となる代替移動手段の整備が欠かせない。

具体的には、他者運転によるものとしては、高齢者にも使い勝手の良いライドシェアの導入が、自己運転によるものとしては、安全運転サポート(サポカー限定の免許あり)やシニアカー(運転免許不要)、LUUP(ループ)に代表される電動キックボードや電動アシスト自転車のシェアリングサービスの普及啓発などが考えられる。

これらを組み合わせて、高齢者が安心して免許を返納できる環境を整えることにより、移動弱者を増やすことなく、また外出減を発端とした要介護や認知症発症のリスクを高めることなく、高齢者の交通事故件数を抑制することが可能になるろう。

(調査部 経済調査チーム 上席調査役 青木 美香)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。