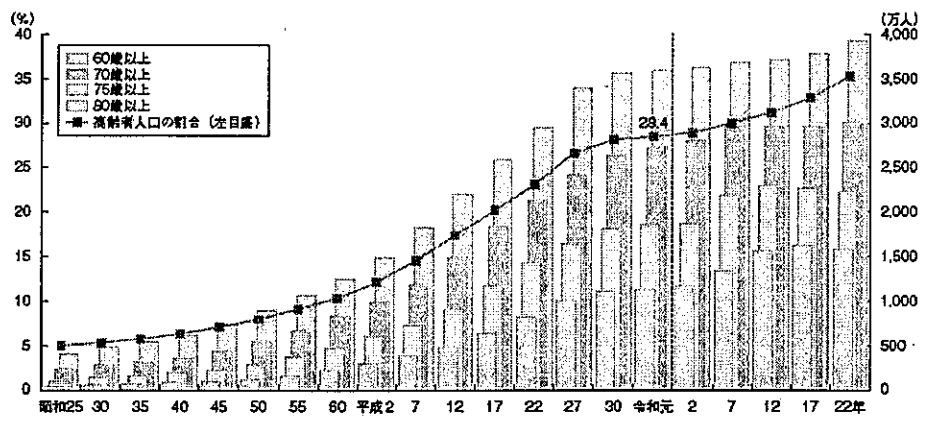


高齢者人口及び割合の推移



注 昭和25年～令和元年は総務省「人口推計」(国勢調査実施年は国勢調査人口による)、令和2年以降は「日本の将来推計人口(平成29年推計)」出生(中位)死亡(中位)推計(国立社会保障・人口問題研究所)による。

▲「特集-第33図 高齢者人口及び割合の推移」CSVファイル(2KB) ㊦

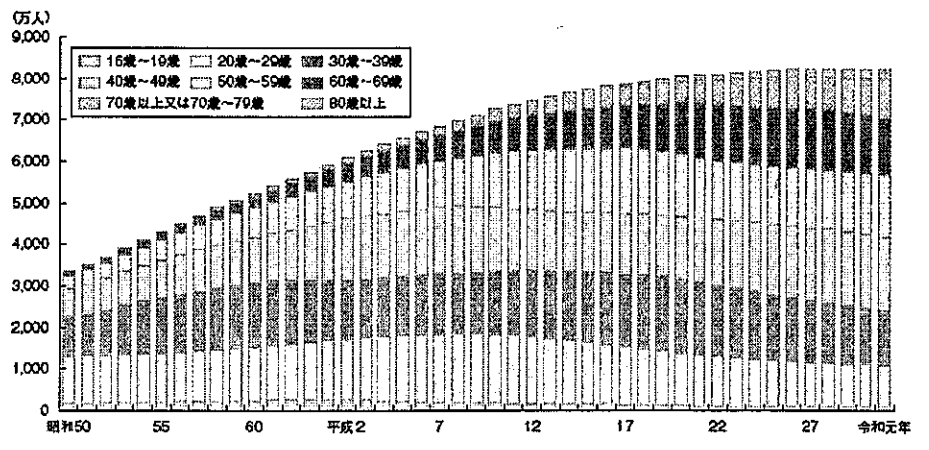
(運転免許保有者の高齢化)

昭和50年には3,348万人だった運転免許保有者数は、平成20年に8,000万人を超え、令和元年には8,216万人となっている。

年齢層別に見ると、16歳から19歳までの運転免許保有者数は、昭和61年の264万人をピークに年々減少し、令和元年に87万人とピーク時のおよそ3分の1になる一方、70歳以上の運転免許保有者は、年々増加し続け、令和元年は1,195万人と、昭和50年の13万人の90倍弱、昭和61年の80万人の15倍弱となり、運転免許保有者の14.5%を占める(特集-第34図、第35図)。

75歳以上に着目して、運転免許保有者数の推移を見ると、令和元年の75歳以上及び80歳以上の免許保有者数は、平成21年と比較して、75歳以上は約1.8倍、80歳以上は約1.9倍となっており、75歳以上及び80歳以上の免許保有者数は、ともに増加を続けている(特集-第36図)。

運転免許保有者数の推移

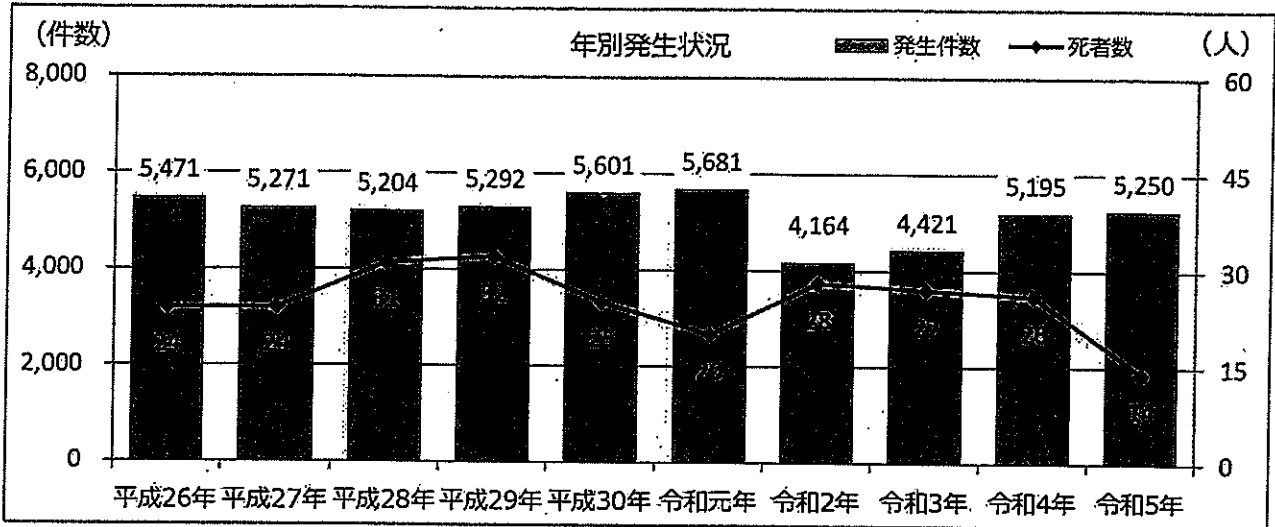


注 警察庁資料による。
* 平成17年以降は、70歳以上を、70歳～79歳、80歳以上に区分している。

▲「特集-第34図 運転免許保有者数の推移」CSVファイル(3KB) ㊦

高齢者の交通人身事故発生状況（令和5年上半期）

◎ 年別推移

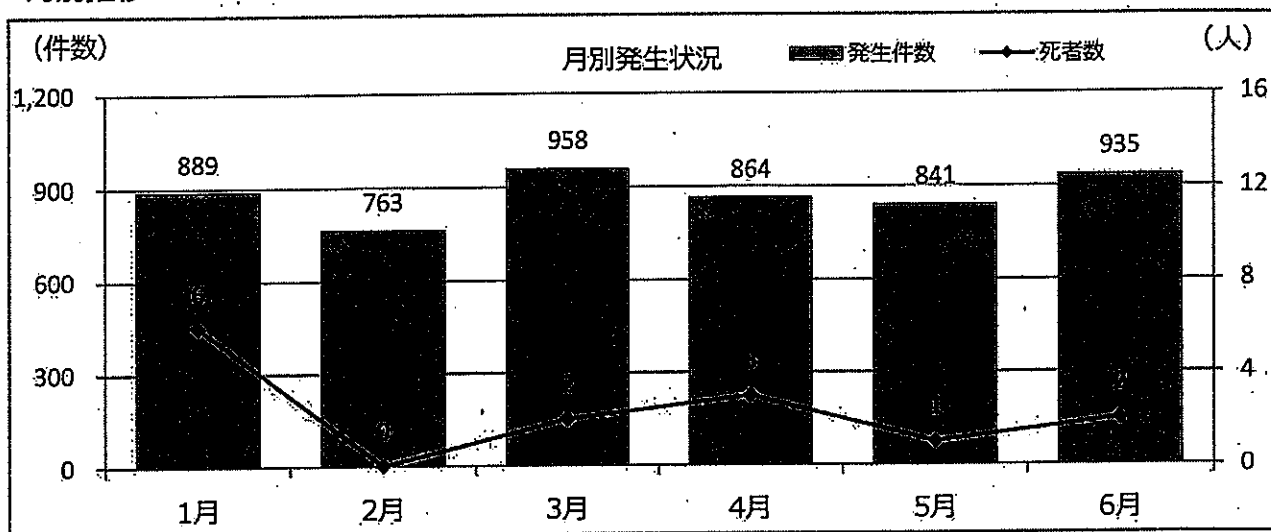


年 別	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
発生件数	5,471	5,271	5,204	5,292	5,601	5,681	4,164	4,421	5,195	5,250
(指数)	(100)	(96)	(95)	(97)	(102)	(104)	(76)	(81)	(95)	(96)
死者数	24	24	31	32	25	20	28	27	26	14
(指数)	(100)	(100)	(129)	(133)	(104)	(83)	(117)	(113)	(108)	(58)
負傷者数	2,739	2,636	2,655	2,636	2,839	2,928	2,122	2,459	2,985	3,044
(指数)	(100)	(96)	(97)	(96)	(104)	(107)	(77)	(90)	(109)	(111)

- ※ 高齢者の交通事故とは、65歳以上の人が関係した事故をいいます。
- ※ 発生件数は、高齢者が第1、2当事者となった事故の合計件数です。
- ※ 死者数、負傷者数は、車両同乗等を含む高齢者の被害者数です。
- ※ 令和元年の表記には平成31年1月から4月を含みます。

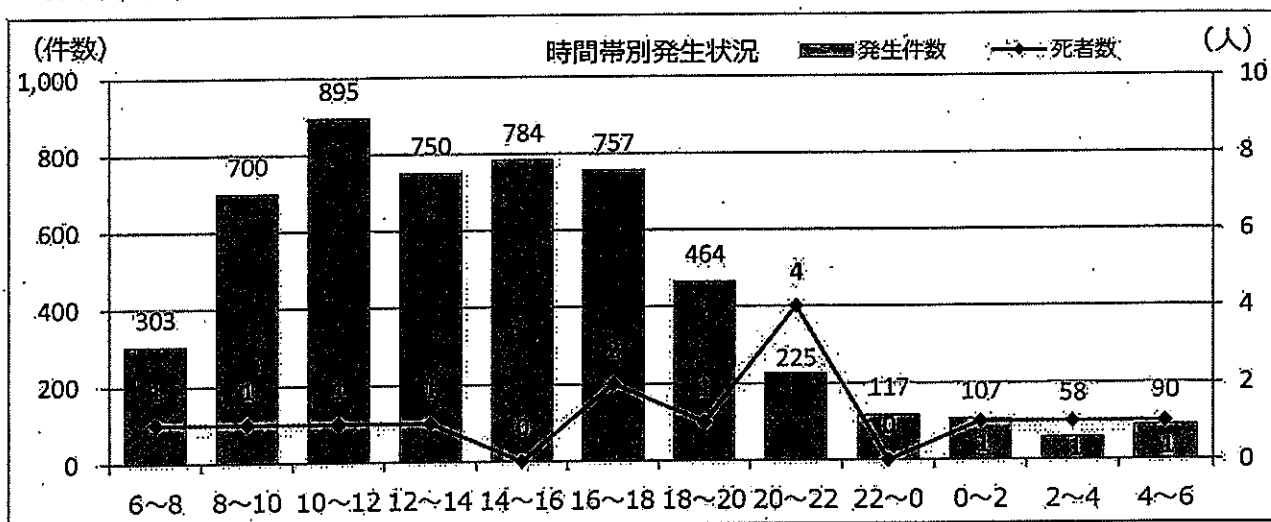
令和5年上半期の高齢者の交通事故は、死者数が14人で、前年に比べて12人減少していますが、都内の交通事故による死者数52人の26.9%を占めています。発生件数と負傷者数については、前年に比べるとやや増加しています。

◎ 月別推移



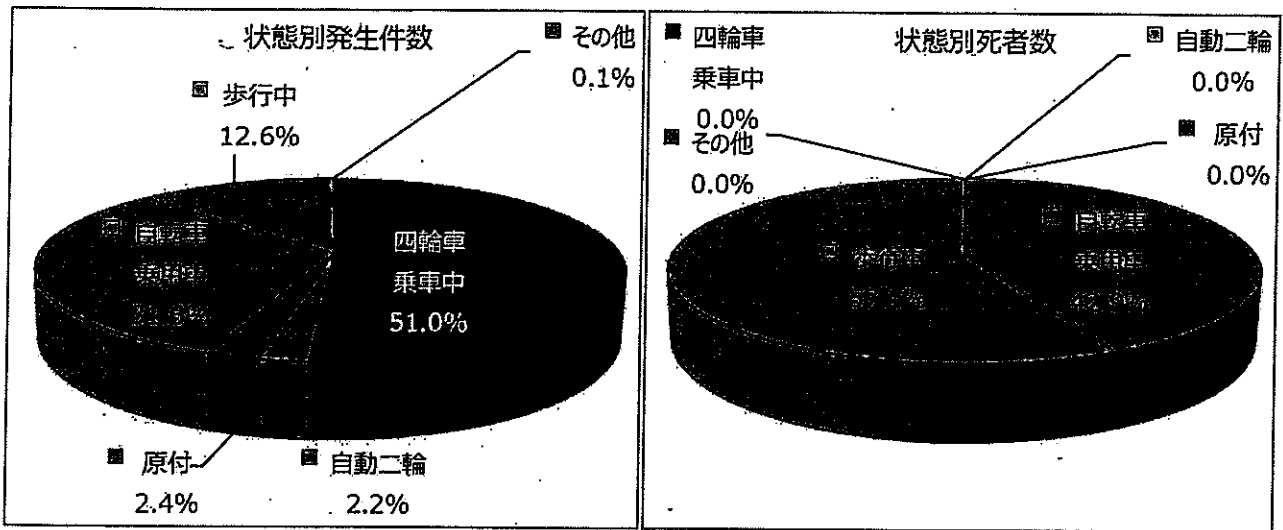
月別	1月	2月	3月	4月	5月	6月	計
発生件数	889	763	958	864	841	935	5,250
前年比	-24	+23	+80	+18	-28	-14	+55
死者数	6	0	2	3	1	2	14
前年比	+1	-4	-2	-4	-2	-1	-12
負傷者数	480	450	527	536	493	558	3,044
前年比	-52	+71	+11	+37	-21	+13	+59

◎ 時間帯別発生状況



時間帯別	6~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~18	18~20	20~22	22~0	0~2	2~4	4~6	計
発生件数	303	700	895	750	784	757	464	225	117	107	58	90	5,250
前年比	+25	-13	-41	-18	+30	+65	-12	+21	±0	+12	+9	-23	+55
死者数	1	1	1	1	0	2	1	4	0	1	1	1	14
前年比	±0	-3	-1	-4	±0	±0	-3	+1	±0	-1	±0	-1	-12
負傷者数	156	384	571	473	505	445	243	115	45	35	22	50	3,044
前年比	+14	+10	-28	-5	+51	+47	-11	+10	-11	-7	±0	-11	+59

◎ 状態別発生状況



状態別	四輪車 乗車中		二輪車 乗車中		小計	自転車 乗用中	歩行中	その他	計
	自動二輪	原付	自動二輪	原付					
発生件数	2,680	118	124	242	1,657	664	7	5,250	
前年比	+119	±0	+7	+7	-68	-5	+2	+55	
死者数	0	0	0	0	6	8	0	14	
前年比	-1	-3	-1	-4	-1	-6	±0	-12	
負傷者数	632	100	100	200	1,547	661	4	3,044	
前年比	+84	+4	+20	+24	-54	+3	+2	+59	

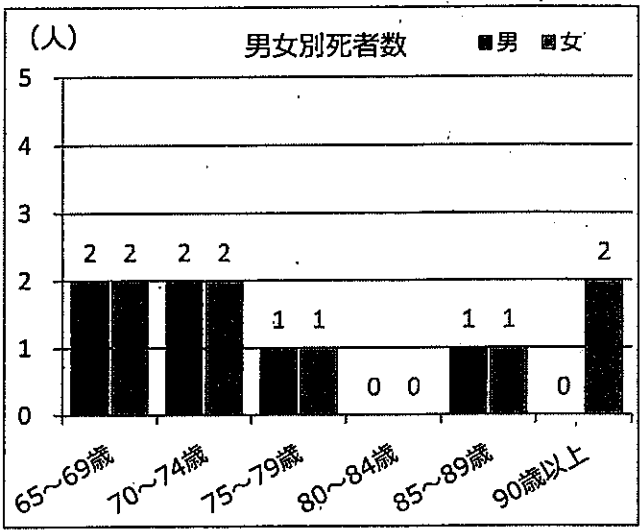
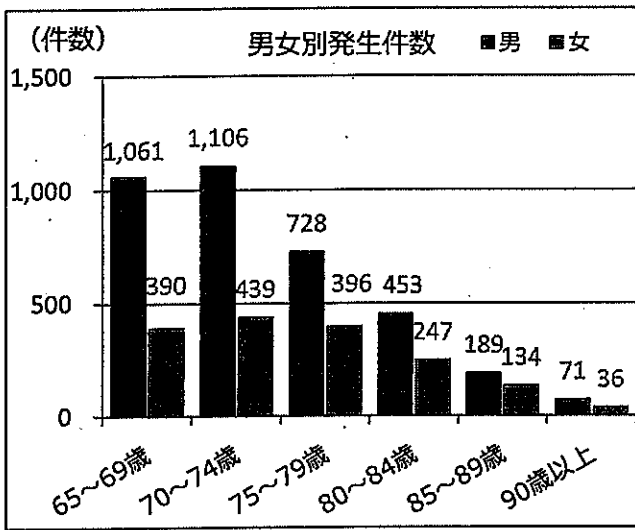
高齢者の交通事故を時間帯別にみると、発生件数では、午前10～午後0時が最も多く、死者数では、午後8～10時が最も多くなっています。

状態別の死者数では、歩行中が8人で最も多く、高齢者全体の57.1%を占めています。

徒歩で外出する際は、「信号を守る」「横断歩道を渡る」といった交通ルールを守るほか、ドライバーからも目立つよう、「明るい色の服装にする」「反射材を身に着ける」などの工夫をして、交通事故に遭わないように努めましょう。

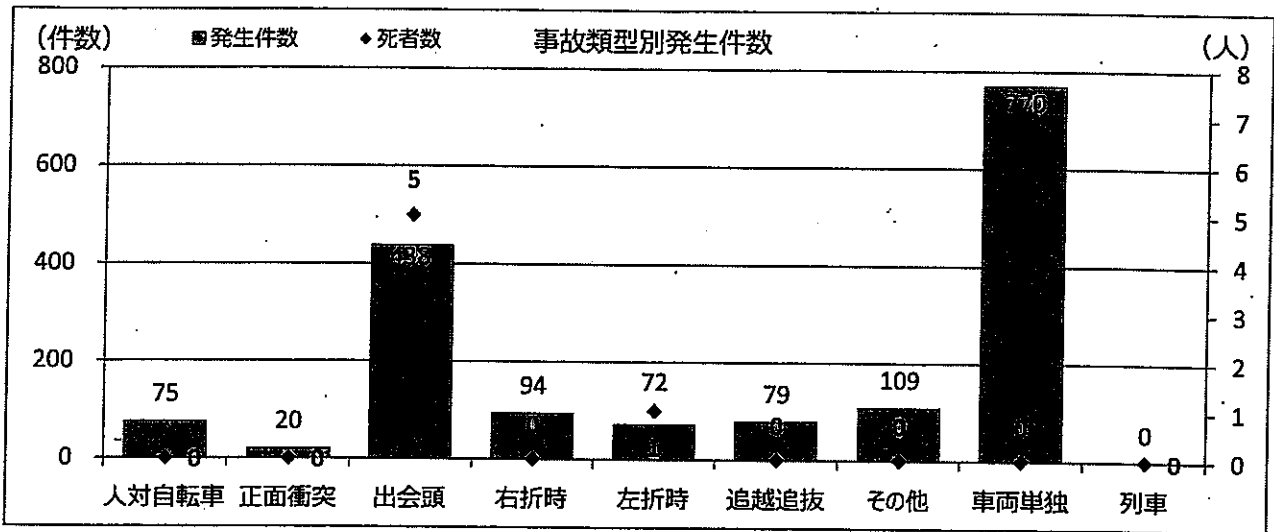
また、自転車乗用中の死者数は8人です。自転車乗用中の事故の発生件数は減っていますが、重大な事故とならないよう、自転車に乗るときは、必ずヘルメットを着用してください。

◎ 男女別・年齢層別発生状況

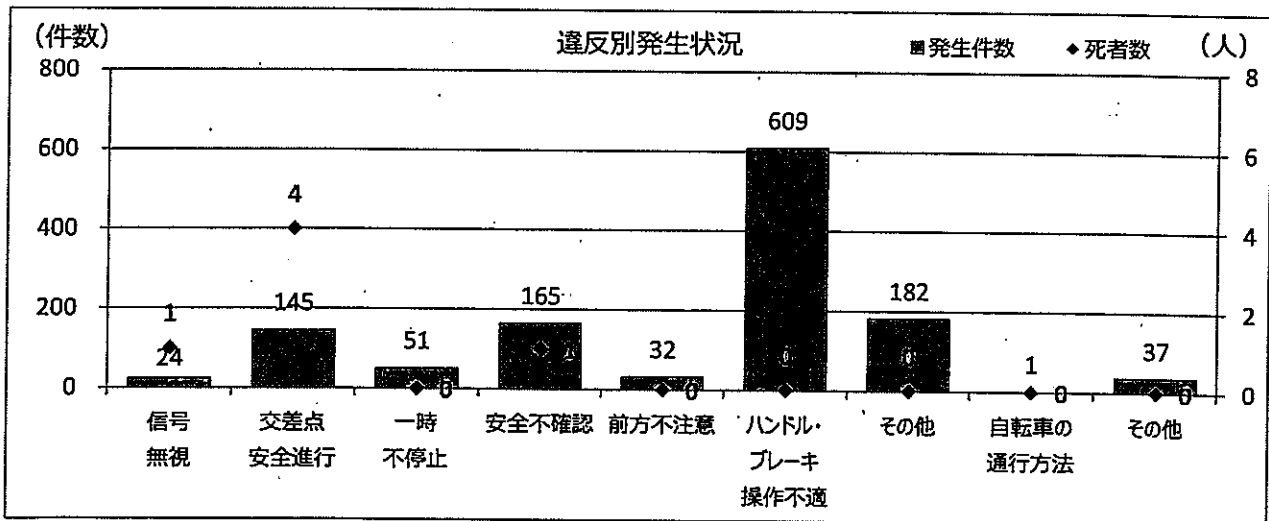


男女別/年齢層別		65~69歳	70~74歳	75~79歳	80~84歳	85~89歳	90歳以上	計
男	発生件数	1,061	1,106	728	453	189	71	3,608
	前年比	-33	-85	+41	+86	-23	+16	+2
	死者数	2	2	1	0	1	0	6
	前年比	-2	-2	-2	-1	-2	-1	-10
	負傷者数	405	408	317	271	142	64	1,607
	前年比	-21	-50	+4	+67	-13	+24	+11
女	発生件数	390	439	396	247	134	36	1,642
	前年比	+53	-47	+14	+13	+14	+6	+53
	死者数	2	2	1	0	1	2	8
	前年比	+2	-1	-3	-2	+1	+1	-2
	負傷者数	304	372	342	234	141	44	1,437
	前年比	+37	-26	+19	-1	+8	+11	+48

◎ 自転車乗用中の発生状況



事故類型別	人対自転車	車両相互						小計	車両単独	列車	計
		正面衝突	出会頭	右折時	左折時	追越追抜	その他				
発生件数	75	20	438	94	72	79	109	812	770	0	1,657
前年比	±0	-14	-28	-6	-13	-11	-22	-94	+26	±0	-68
死者数	0	0	5	0	1	0	0	6	0	0	6
前年比	±0	-1	+2	±0	±0	-1	-1	-1	±0	±0	-1
負傷者数	17	15	409	92	69	70	105	760	770	0	1,547
前年比	+5	-13	-22	-5	-14	-13	-18	-85	+26	±0	-54



違反別	信号無視	交差点安全進行	一時不停止	安全運転義務違反				自転車の通行方法	その他	違反なし	計
				安全不確認	前方不注意	ハンドル・ブレーキ操作不適	その他				
発生件数	24	145	51	165	32	609	182	1	37	411	1,657
前年比	-3	+42	±0	-31	-7	+120	-112	+1	-8	-70	-68
死者数	1	4	0	1	0	0	0	0	0	0	6
前年比	+1	+2	-1	+1	±0	±0	±0	±0	-3	-1	-1
負傷者数	17	127	46	135	17	603	161	1	32	408	1,547
前年比	-3	+38	+3	-27	-4	+117	-108	+1	+3	-74	-54

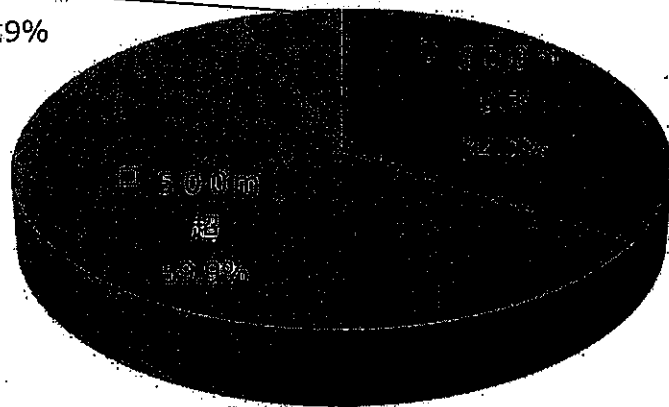
※「違反なし」の死者数、負傷者数には第3当事者を含みます。

※違反別のグラフには「違反なし」を除いています。

自宅からの距離別発生状況（発生件数）

調査不能

5.9%



距離別 (自転車)	50.0m 以下	50.0m 超	調査不能	計
発生件数	567	993	97	1,657
前年比	-19	-78	+29	-68
死者数	0	6	0	6
前年比	-1	±0	±0	-1
負傷者数	543	918	86	1,547
前年比	-9	-68	+23	-54

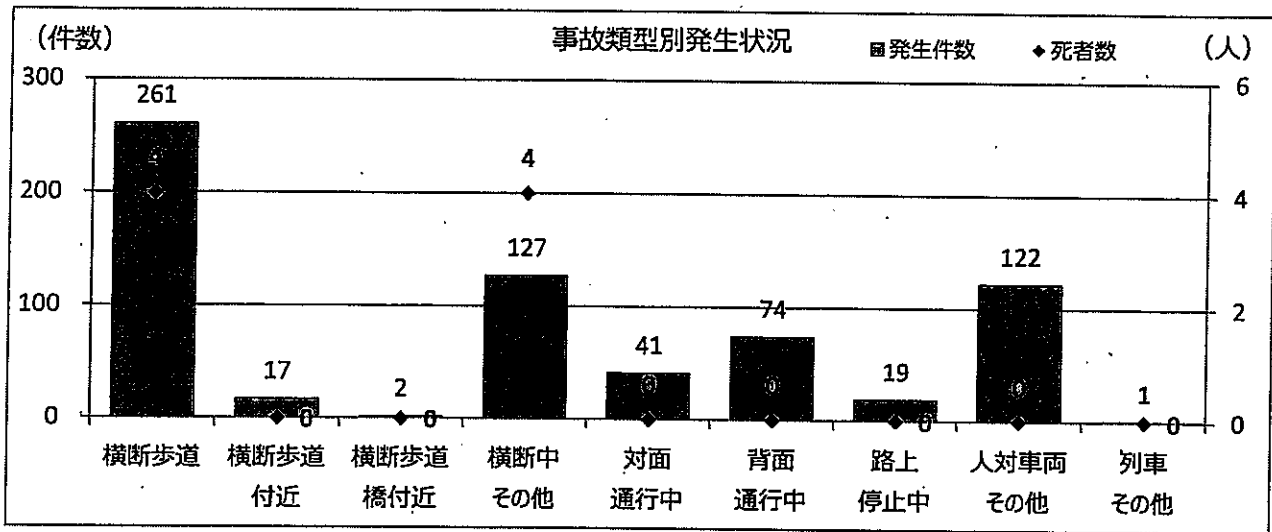
高齢者の自転車乗用中の交通事故は、単独事故や交差点などでの出会頭の衝突事故が多く、ハンドル・ブレーキ操作不適や安全不確認などの不注意を原因とするケースが目立つほか、交差点安全進行などの原因も目立ちます。

自転車の運転に必要なバランス感覚、注意力などは年齢を重ねるにつれ低下しますので、「いつも通り慣れた道だから大丈夫」という過信は危険です。

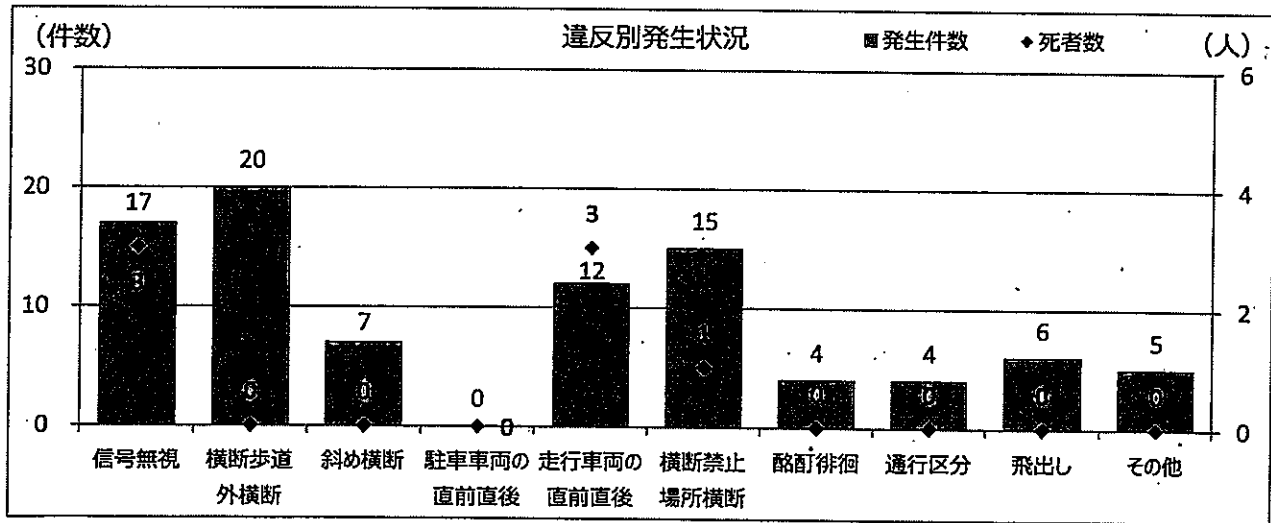
狭い道路や交通量の多い道路、急な坂道など、安全に通行できないときは、自転車から降りて通行してください。

自転車はとても便利な乗り物ですが、乗れば車と同じです。交通ルールを守り、交通事故防止に努めてください。

◎ 歩行中の発生状況



事故類型別	人対車両										計
	横断中				小計	対面 通行中	背面 通行中	路上 停止中	人対車両 その他	列車 その他	
	横断歩道	横断歩道 付近	横断歩道 橋付近	横断中 その他							
発生件数	261	17	2	127	407	41	74	19	122	1	664
前年比	+73	-5	-1	+3	+70	-17	-19	+7	-47	+1	-5
死者数	4	0	0	4	8	0	0	0	0	0	8
前年比	-1	-2	±0	-1	-4	±0	±0	±0	-2	±0	-6
負傷者数	257	17	2	124	400	41	73	19	122	6	661
前年比	+73	-3	-1	+4	+73	-15	-21	+5	-40	+1	+3



違反別	信号無視	横断違反						小計	酩酊徘徊	通行区分	飛出し	その他	違反なし	計
		横断歩道 外横断	斜め横断	駐車車両の 直前直後	走行車両の 直前直後	横断禁止 場所横断	その他							
発生件数	17	20	7	0	12	15	54	4	4	6	5	574	664	
前年比	+7	-6	+2	-3	+12	+2	+7	-3	+3	-3	-4	-12	-5	
死者数	3	0	0	0	3	1	4	0	0	0	0	1	8	
前年比	+3	-2	±0	±0	+3	-3	-2	-2	±0	±0	±0	-5	-6	
負傷者数	14	20	7	0	9	13	49	4	4	6	5	579	661	
前年比	+4	-4	+2	-3	+9	+4	+8	-1	+3	-3	-3	-5	+3	

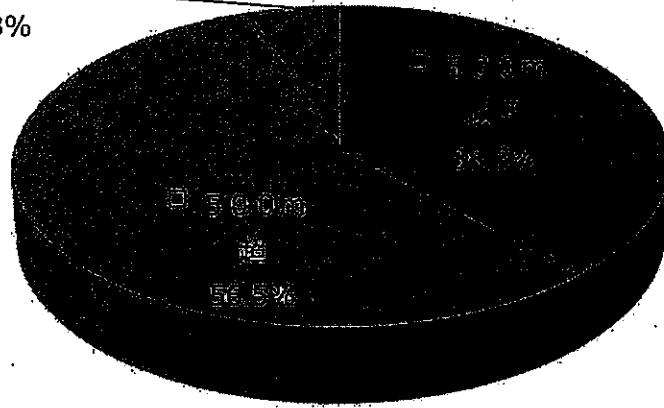
※ 「違反なし」の死者数、負傷者数には第3当事者を含みます。

※ 違反別のグラフには「違反なし」を除いています。

自宅からの距離別発生件数

■ 調査不能

5.3%



距離別 (歩行者)	500m 以下	500m 超	調査不能	計
発生件数	254	375	35	664
前年比	-34	+20	+9	-5
死者数	4	4	0	8
前年比	-4	-2	±0	-6
負傷者数	249	376	36	661
前年比	-33	+27	+9	+3

高齢歩行者の交通事故は、道路を横断中に多く発生しています。

主な事故原因をみると、高齢者側の信号無視や横断歩道外横断、横断禁止場所横断が多くなっています。道路を横断するときに交通ルールを守らないと重大な事故につながります。道路を横断する時は、横断歩道を利用することはもちろん、必ず信号を守りましょう。

また、青信号で横断歩道を横断する場合であっても、いったん止まって左右の安全を確認してから横断しましょう。

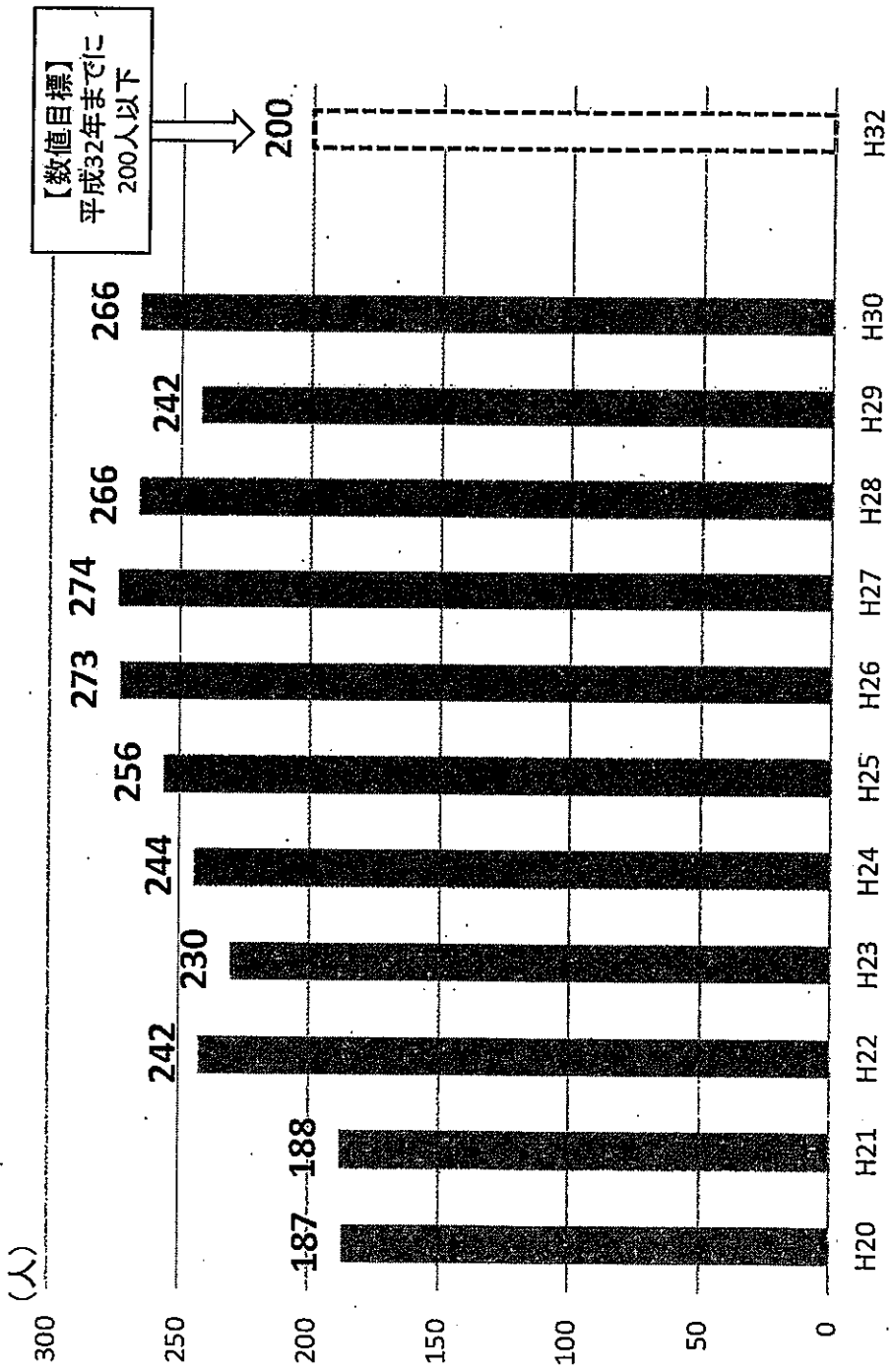
一般的に、年齢を重ねると身体機能が低下します。自分で思っているほど速くは歩けないことや、とっさの行動がとれなくなることを自覚して、無理のない行動を心掛けることが大切です。

また、夕方・夜間帯はドライバーから見落とされないよう、明るい色の服装にしたり、反射材を身に付けるなどの工夫をして、交通事故防止に努めましょう。

高齢運転者による死亡事故に係る分析(1) ～ 80歳以上高齢運転者による交通事故死者数の推移 ～

● 平成30年における80歳以上の高齢運転者による事故死者数は266人となった。

80歳以上高齢運転者による交通事故死者数の推移



高齢運転者による交通事故防止に向けて
(平成29年6月30日高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム)(抄)

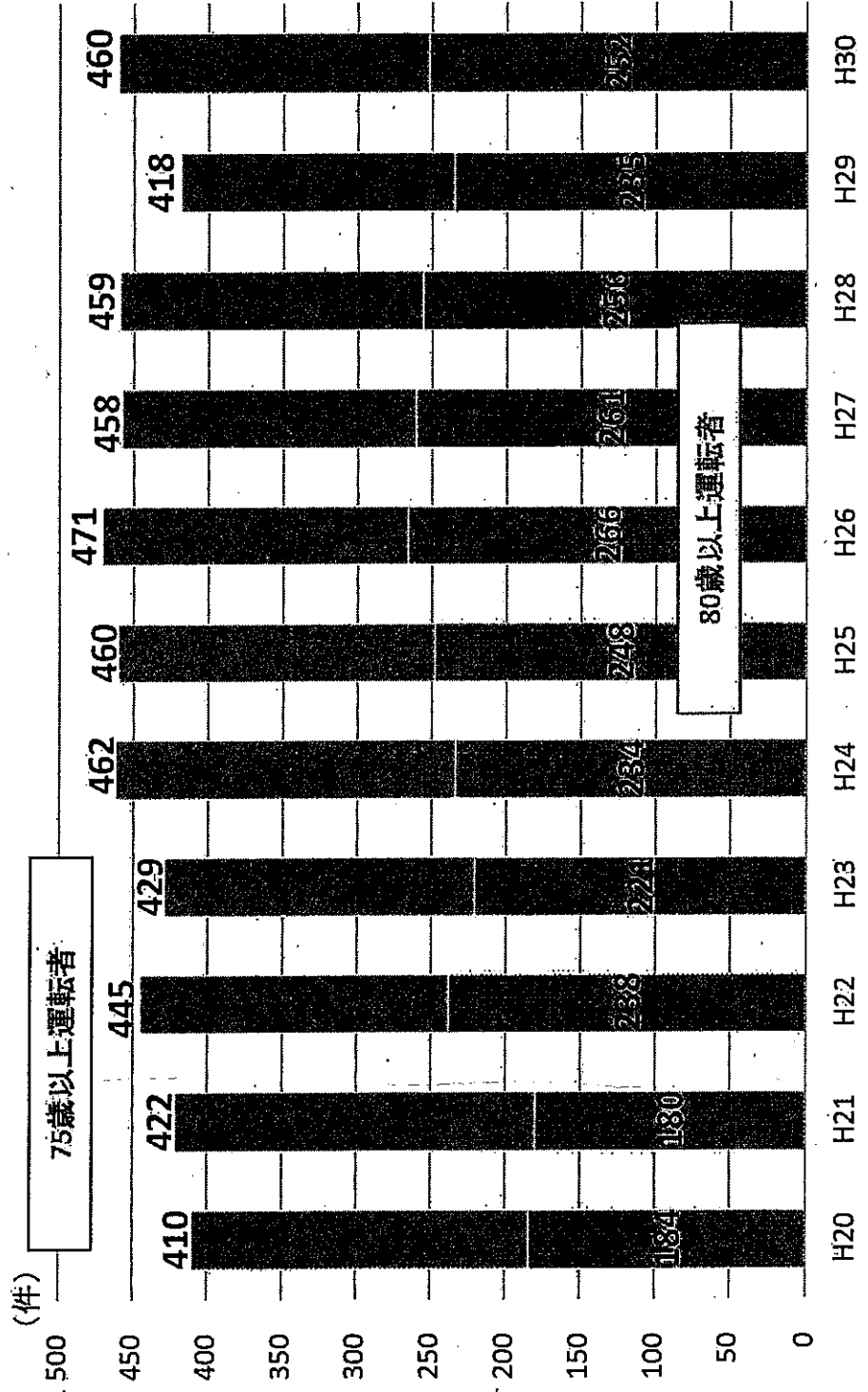
4 高齢運転者による交通事故防止対策における数値目標
本対策を実施するに当たり、年間の80歳以上の高齢運転者による交通事故死者数を、平成32年までに200人以下とすることを旨とする。

※ 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

高齢運転者による死亡事故に係る分析(2) ～ 75歳以上高齢運転者による死亡事故件数の推移 ～

- 75歳以上、80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は横ばい傾向であるが、平成30年は前年と比較して増加

75歳以上・80歳以上
高齢運転者による死亡事故件数

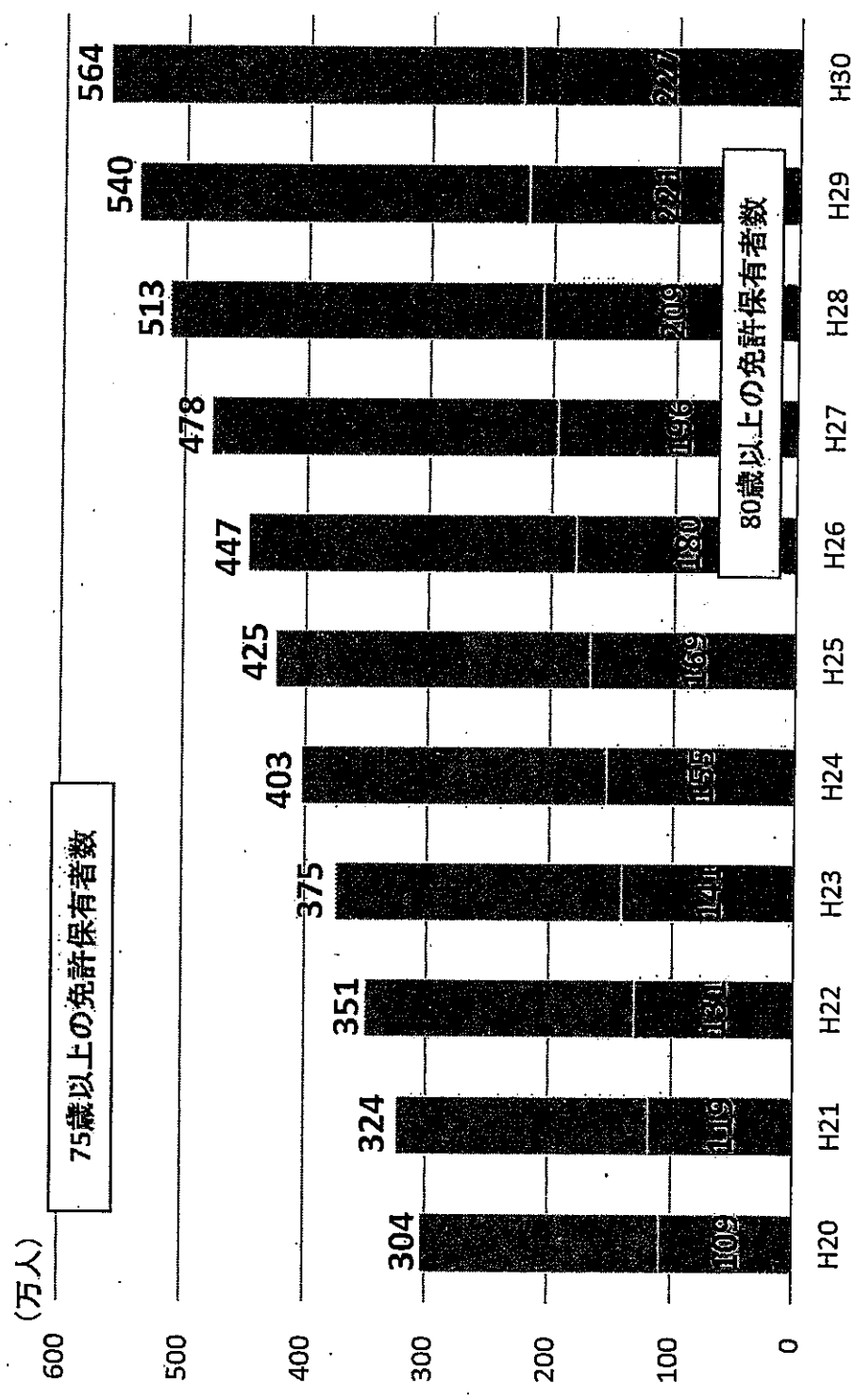


※ 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している

高齢運転者による死亡事故に係る分析(3) ～ 75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移 ～

- 平成30年の75歳以上・80歳以上の免許保有者数は、平成20年と比較して、75歳以上は約1.9倍、80歳以上は約2.1倍に増加しており、75歳以上・80歳以上の免許保有者数はともに増加を続けている。

75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移

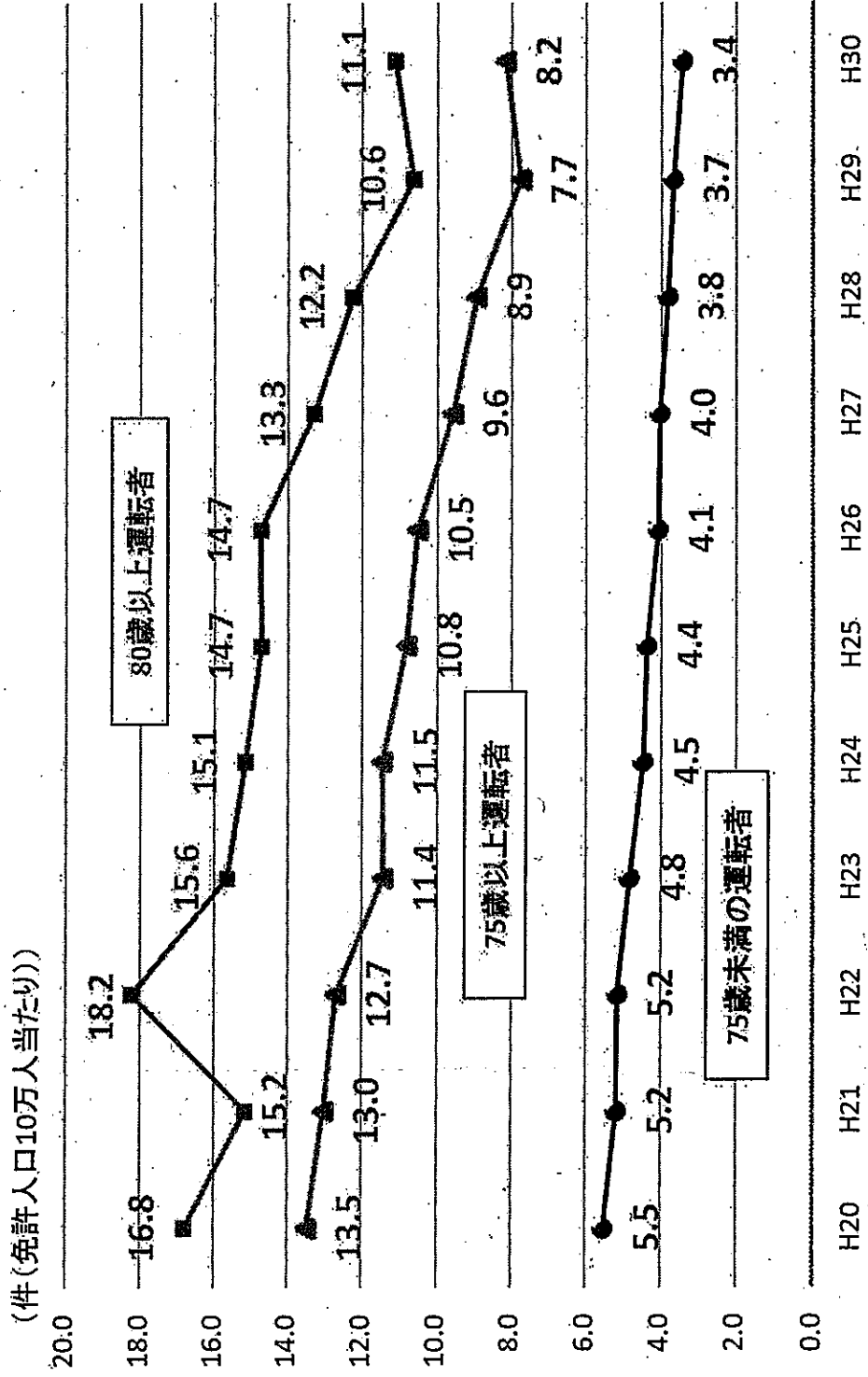


※ 各年12月末の運転免許保有者数である。

高齢運転者による死亡事故に係る分析(4) ～ 免許人口当たりの死亡事故件数の推移 ～

- 75歳以上、80歳以上の高齢運転者ともに、免許人口10万人当たり死亡事故件数は、平成30年は前年と比較して増加したが、過去10年では減少傾向

高齢運転者による死亡事故件数の推移（免許人口10万人当たり）

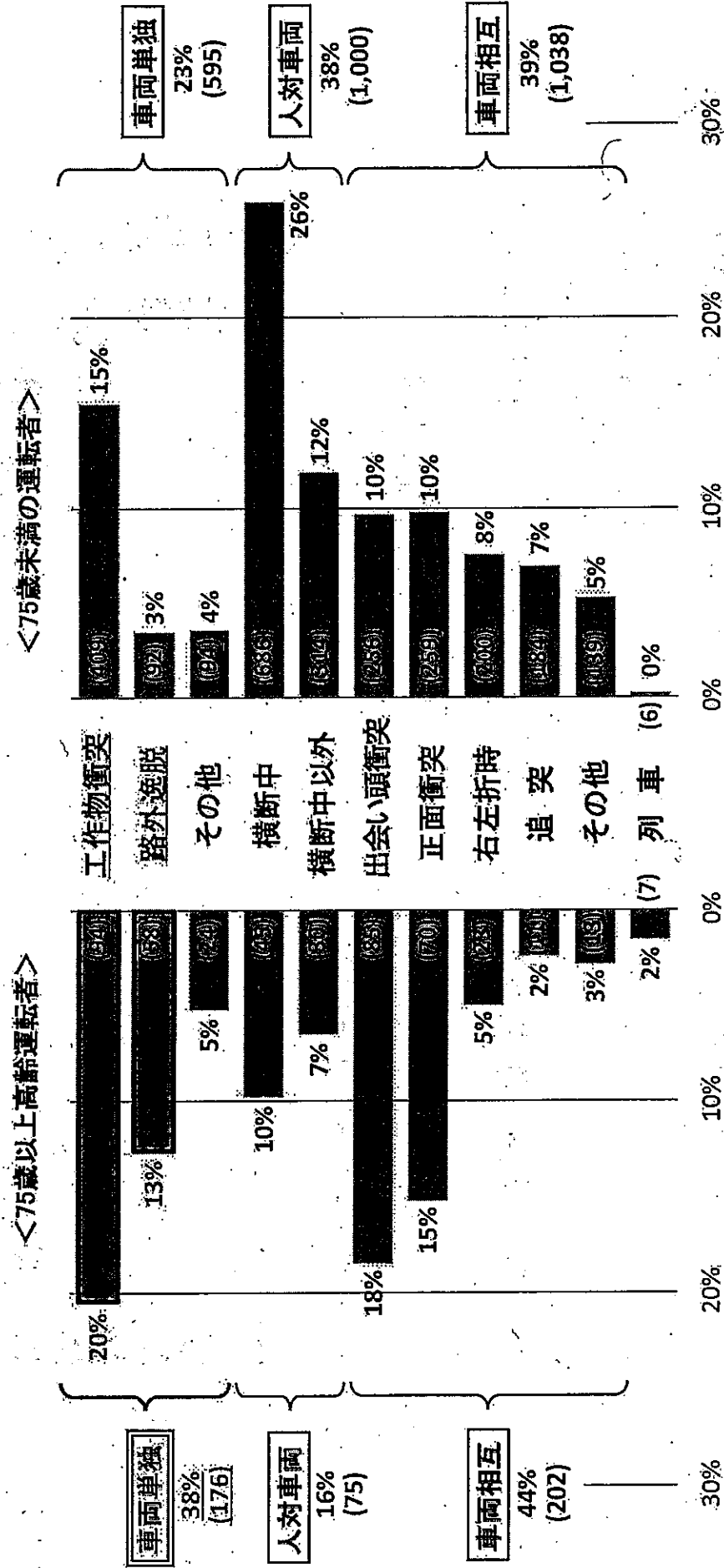


※ 各年12月末の運転免許保有者数で算出した。
 ※ 第1当事者が原付○上の死亡事故を計上している。

高齢運転者による死亡事故に係る分析(6) ～ 75歳以上高齢運転者による死亡事故の類型別件数比較 ～

- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者と比較して、車両単独による事故が多くなっており、具体的には**工作物衝突**や**路外逸脱**が多く発生している。

死亡事故の類型比較 (平成30年)



死亡事故件数: 460件

死亡事故件数: 2,639件

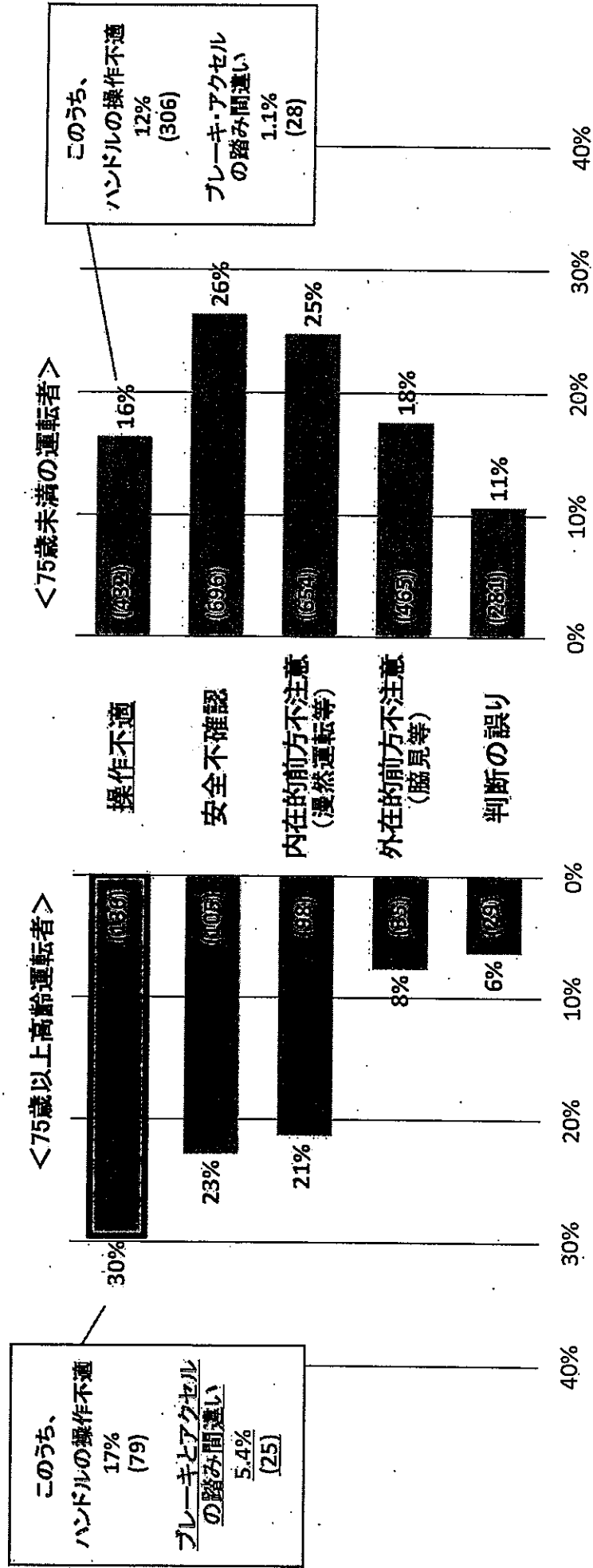
※ 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している

高齢運転者による死亡事故に係る分析(7)

～ 75歳以上高齢運転者による死亡事故の人的要因別件数比較 ～

- 75歳以上の高齢運転者は、操作不適による事故が最も多い。
- そのうち、ブレーキとアクセルの踏み間違ひ事故は、75歳未満が全体の1.1%に過ぎないのに対し、75歳以上の高齢運転者は5.4%と高い。

死亡事故の人的要因比較 (平成30年)



死亡事故件数: 460件

※調査不能が57件ある

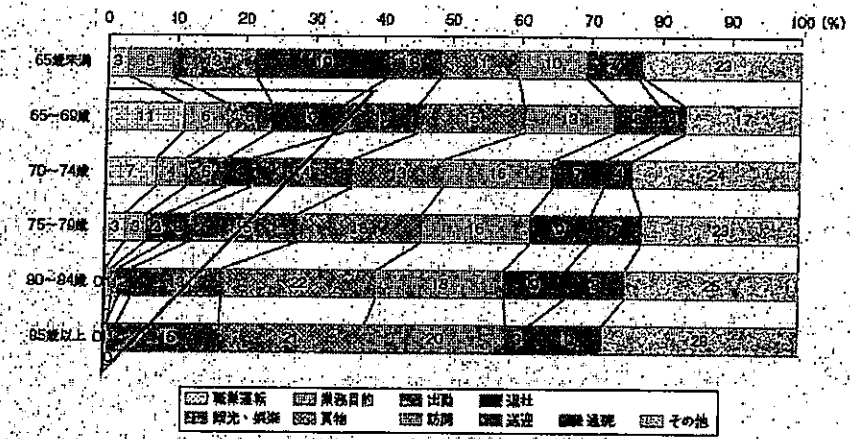
死亡事故件数: 2,639件

※調査不能が111件ある

※ 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

免許証を返納したら	
メリット	デメリット
・自分の運転が原因となる事故がなくなる	・交通手段が減る
・自主返納により様々なサービスが受けられる	・社会参加の機会が減ってしまう
・運転免許証を悪用されない	・自信喪失につながる
・自動車にかかる費用がかからなくなる	・移動のための金銭的負担
	・移動手段を家族、介護者に頼ることで家族や介護者の負担が増える
	・運転をしないことで記憶や判断力が欠け、運転をやめた後に認知症が突然すすんでしまう

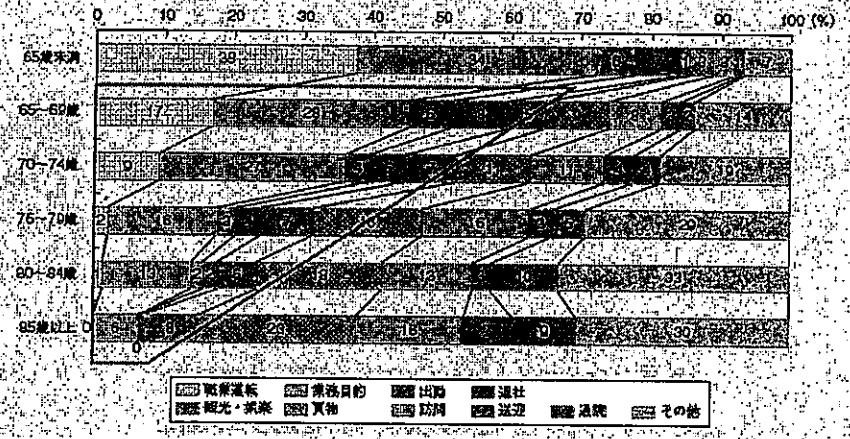
特集-第41図 第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合(平成27年~令和元年合計)【乗用車】



注 警察庁資料による。

▲「特集-第41図 第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合(平成27年~令和元年合計)【乗用車】」CSVファイル(1KB) 図

特集-第42図 第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合(平成27年~令和元年合計)【貨物車】



注 警察庁資料による。

▲「特集-第42図 第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合(平成27年~令和元年合計)【貨物車】」CSVファイル(1KB) 図

○年齢層別・第一当事者自転車等による交通事故の分析

年齢層別に、自転車及び駆動補助機付自転車による死亡事故を件数割合で見ると、65歳以上の割合は、駆動補助機のない自転車については、平成22年から26年の合計では56.3%、平成27年から令和元年の合計では66.5%と増加傾向にあり、駆動補助機付自転車については平成22年から26年の合計では85.6%、平成27年から令和元年の合計では84.0%と8割以上と高い割合を占めている(特集-第43図, 第44図)。



ハローキティのオリジナル画像をゲットしよう！

YAHOO! ニュース JAPAN IDでもっと便利に新規取得 ログイン 買ふるさと納税でPayPayポイントもらえる

検索バー: ユーワードを入力 | Q | マイページ | 購入履歴
ナビゲーション: トップ 速報 ライフ エキスパート オリジナル みんなの意見 ランキング 有料

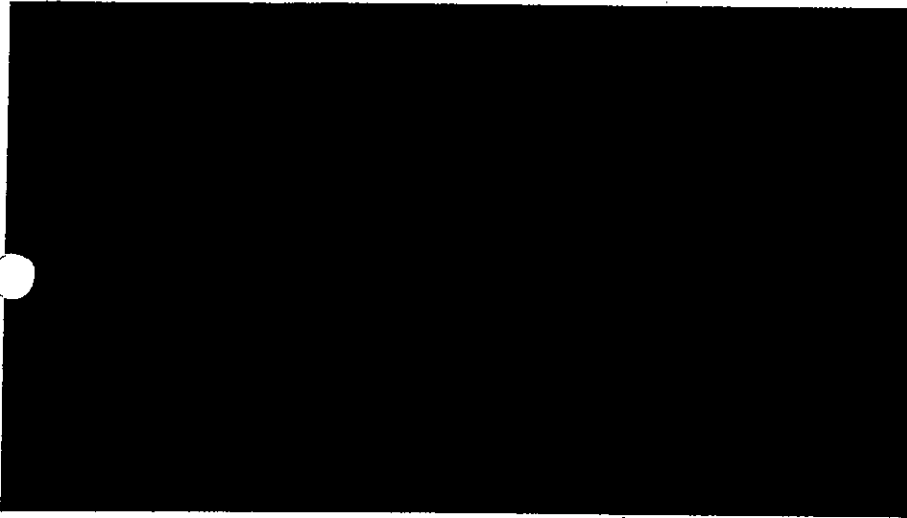
主要 | 国内 | 国際 | 経済 | エンタメ | スポーツ | IT | 科学 | ライフ | 地域

トピックス一覧

80歳女性運転軽トラック 九州道を逆走 ドライブレコーダーがとらえる

10/30(月) 6:00 配信 137

FBS福岡放送



FBS福岡放送

29日、福岡県内の九州自動車道で、80歳の女性が運転する軽トラックが逆走しました。その様子をドライブレコーダーがとらえていました。

29日午後1時半すぎ、九州道・下り八女IC付近を走っていた車のドライブレコーダーがとらえた映像です。軽トラックが逆走しています。

♪逆走を目撃した人「おそらくですが、逆走していると思っていないような感じで走っている。当たり前のように向かってきていたので。」

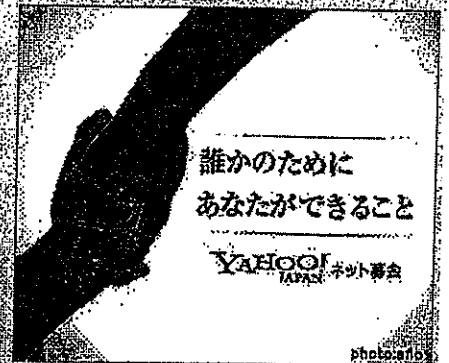
警察によりますと、軽トラックを運転していたのは、福岡県筑後市に住む80歳の女性で、八女ICから九州道に入り、直後に逆走を始めたとみられています。警察に対し女性は「高速道路の認識はなかった」と話しているということです。

この逆走の影響で、九州道・下りは久留米ICと八女ICの間が、一時通行止めになりました。

この記事はいかがでしたか? ×
リアクションで支援しよう
🎓 学びがある 25
💡 わかりやすい 65
👁️ 新しい視点 32

【関連記事】

- 9歳男児殺人未遂の疑い 39歳母親逮捕 「育児に疲れた」
- ハロウィーン目前 福岡市で夜の混乱なし 警察は警戒を継続
- 「生活費や遊ぶ金を得たかった」TWICEコンサートチケット"詐欺"で無職男(25)逮捕【福岡・城南警察署】
- 「外に出たら炎が」走行中のフェラーリから出火 エンジンルーム付近が激しく焼損【福岡・久留米市】



アクセスランキング(九州・沖縄)

- 1 上司に「くろ」税金泥棒 福岡市48歳男性入浴時職員を伴走1カ月処分 勝手に勤務時間変更

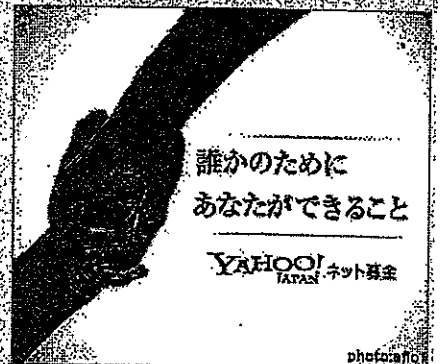
朝日新聞 10/31(火) 11:24
- 2 私立中高バス部でチエーン暴行 監督を襲任 被害生徒に「来なかったら男じゃない」 福岡市

TBSテレビ 10/31(火) 11:17
- 3 ロト7で1等大当たり。出たー1,000,000,000円! 売り場担当者「番号確認しづらい多」あなたが高額当せん者かも! 鹿児島市

朝日本新聞 10/31(火) 8:27
- 4 フォーリン国籍の女、4年間にわたり不法滞在か 鹿児島

朝日本新聞 10/31(火) 12:01
- 5 「まだ独立した方がマシだと思えてくる」防衛行政に携わった70代男性、即日結審した代執行訴訟 基地への疑問と業務遂行「ラレシ」

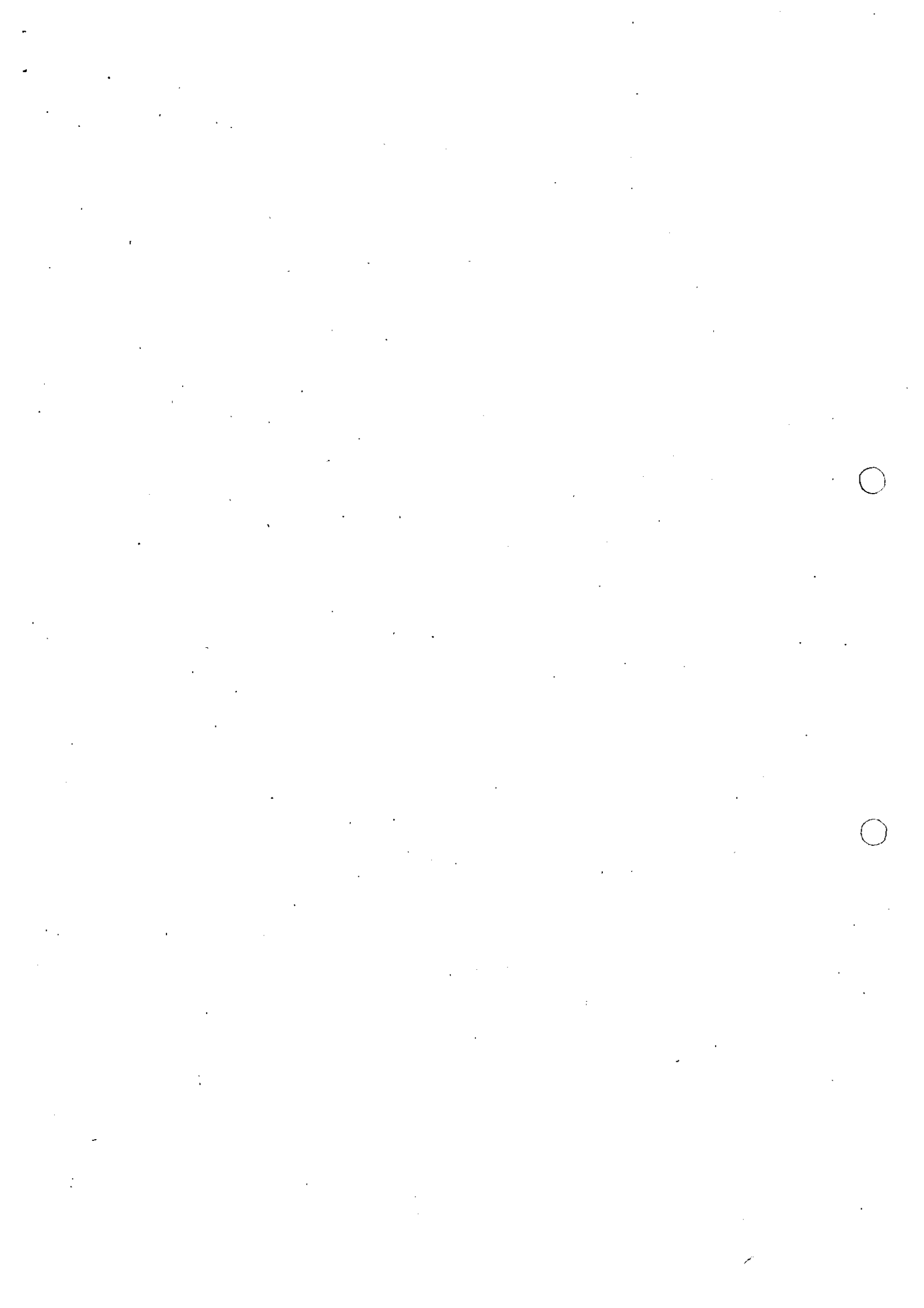
朝日新聞 10/31(火) 10:13



動画アクセスランキング(地域)

- 1 「今までありがとう」書き置き残した女子高生、不明当月初1か月は谷津吉の自害で→その後1か月は仙台市のアパートで2人で過ごしたが、保護されたのはアパート。ネットを通じて知り合ったと見て更に経緯を捜査

1:08



逆走事案のデータ分析結果

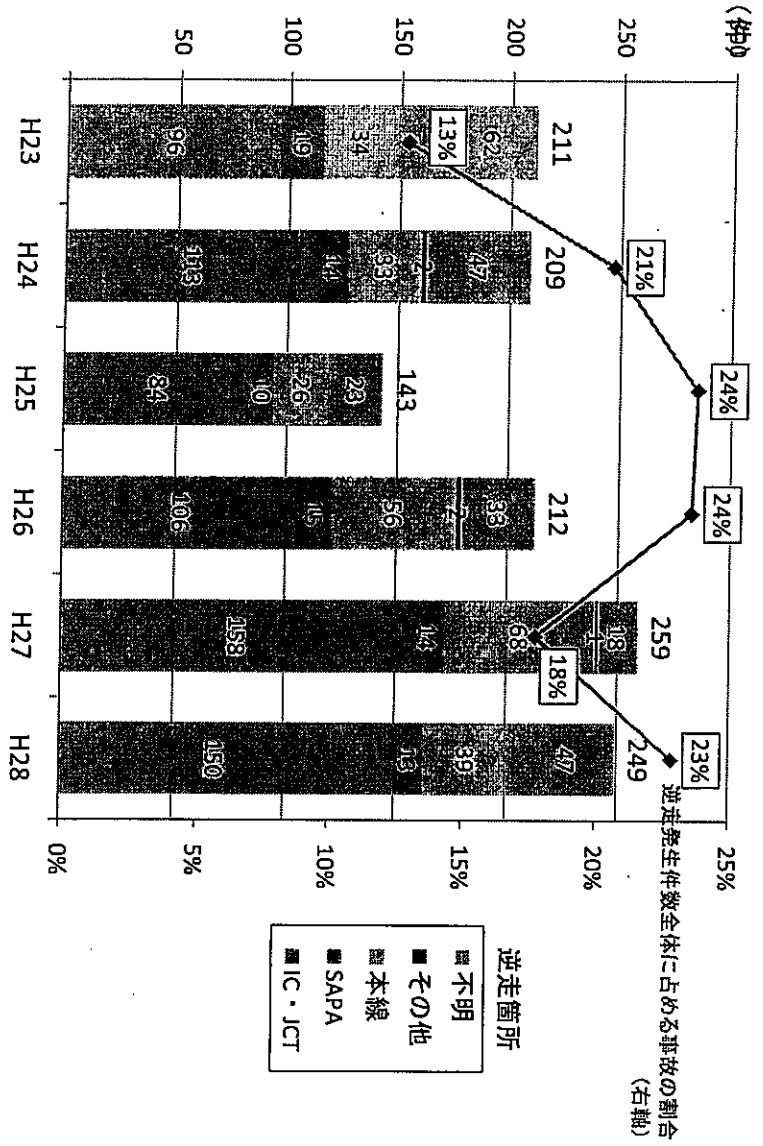
1. 逆走事案の発生状況

2. 逆走事案の詳細分析

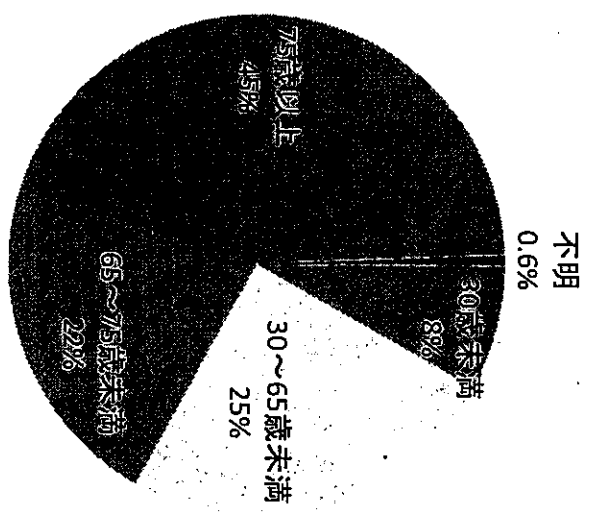
1. 逆走事案の発生状況

逆走事案の発生状況

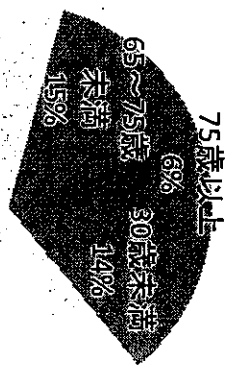
○ 逆走事案の約6割は、インターチェンジ(IC)、ジャンクション(JCT)で発生
 ○ 75歳以上の割合は、免許保有者の6%であるのに対し、逆走した運転者の45%を占める。



〈逆走発生件数の推移と発生箇所〉



〈逆走した運転者の年齢〉



30歳未満 65%

データ: H23~28年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)

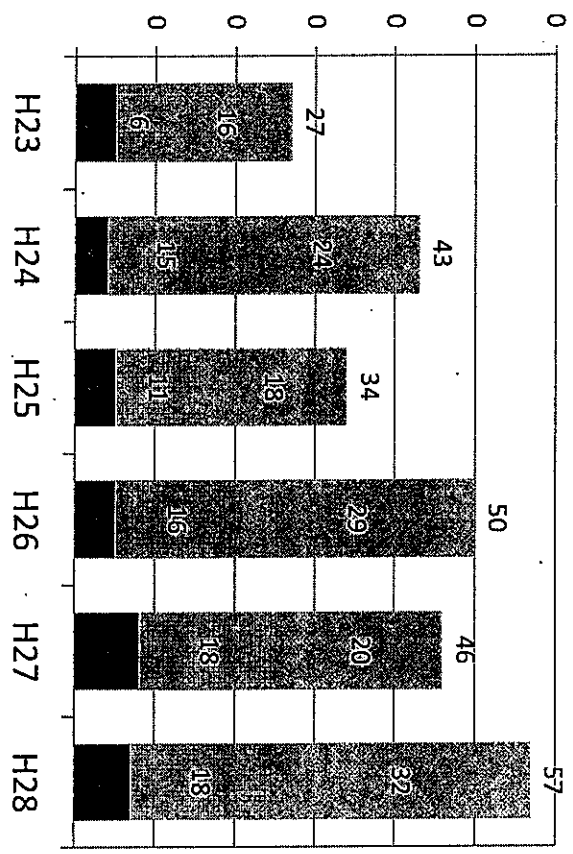
出典: における事故または確保に至った逆走事案 N=1,283 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

〈参考:免許保有者の年齢〉

※平成27年度運転免許統計より

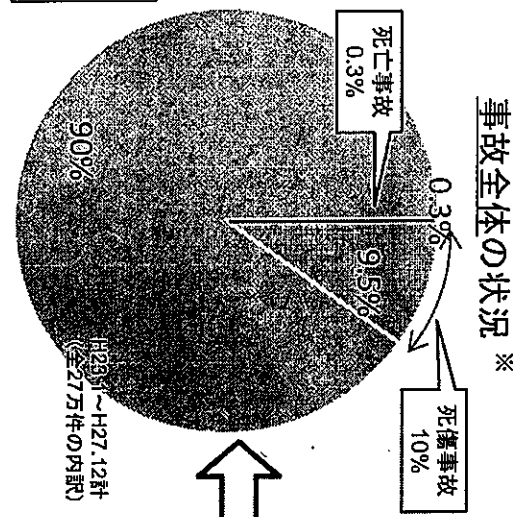
逆走事故の発生状況

逆走事故は、死傷事故となる割合が高速道路での事故全体に比べ約5倍、死亡事故となる割合が約40倍。

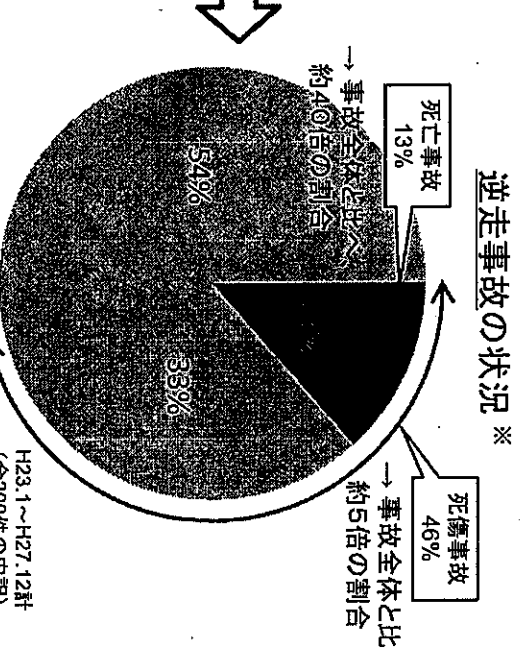


〈逆走事故発生件数の推移と発生箇所〉

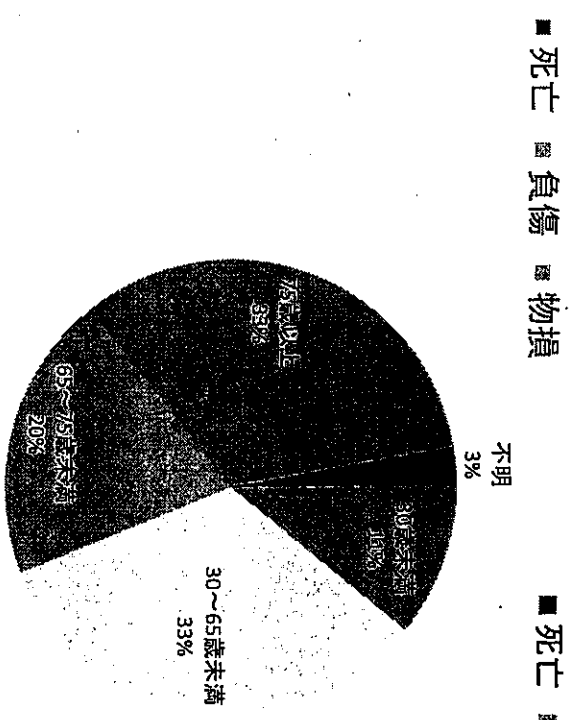
事故形態
 ■ 物損事故
 ■ 負傷事故
 ■ 死亡事故



事故全体の状況 ※



逆走事故の状況 ※



〈逆走した運転者の年齢(事故)〉

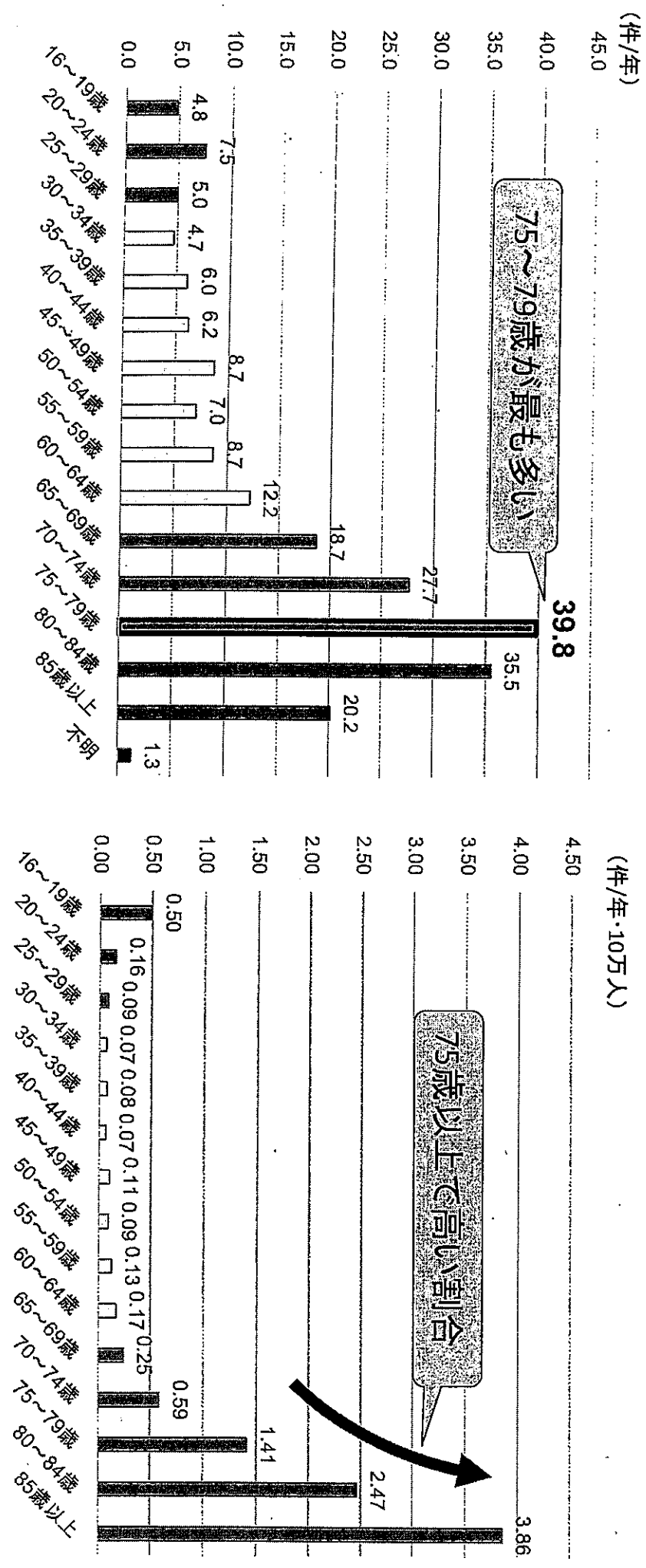
一 夕: H23～28年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案 N=257
 典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路協会が作成

※ 高速道路会社が管理する高速道路の状況(高速道路会社調べ)

逆走発生状況の年齢別詳細

- 逆走件数は70～74歳で年間20件を越え、75～79歳が年間約40件と最も多い。
- 免許人口当たりでは、75歳以上の逆走の発生する割合が高く、85歳以上の割合が最も高い。

運転者の年齢別逆走件数(年換算) 免許人口当たりの逆走件数(年換算)



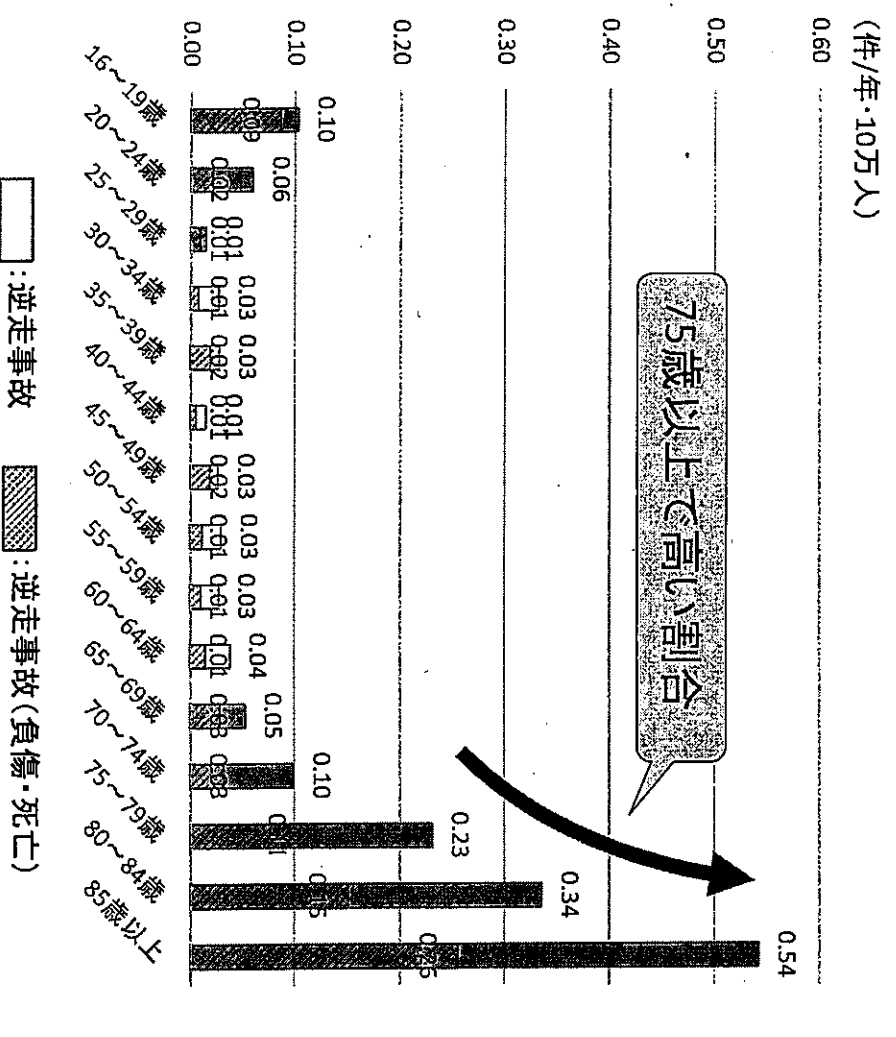
データ: H23～28年の高速道路(国土交通省及び高速道路株式会社管理)における事故または逆走事案(全1,283件)
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成 / 免許人口は運転免許統計(平成27年版)より引用

逆走事故発生状況の年齢別詳細

運転者の年齢別逆走事故件数(年換算)



免許人口当たりの逆走事故件数(年換算)



※免許人口は運転免許統計(平成27年版)より引用

データ: H23~28年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故に至った逆走事案(全257件)
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

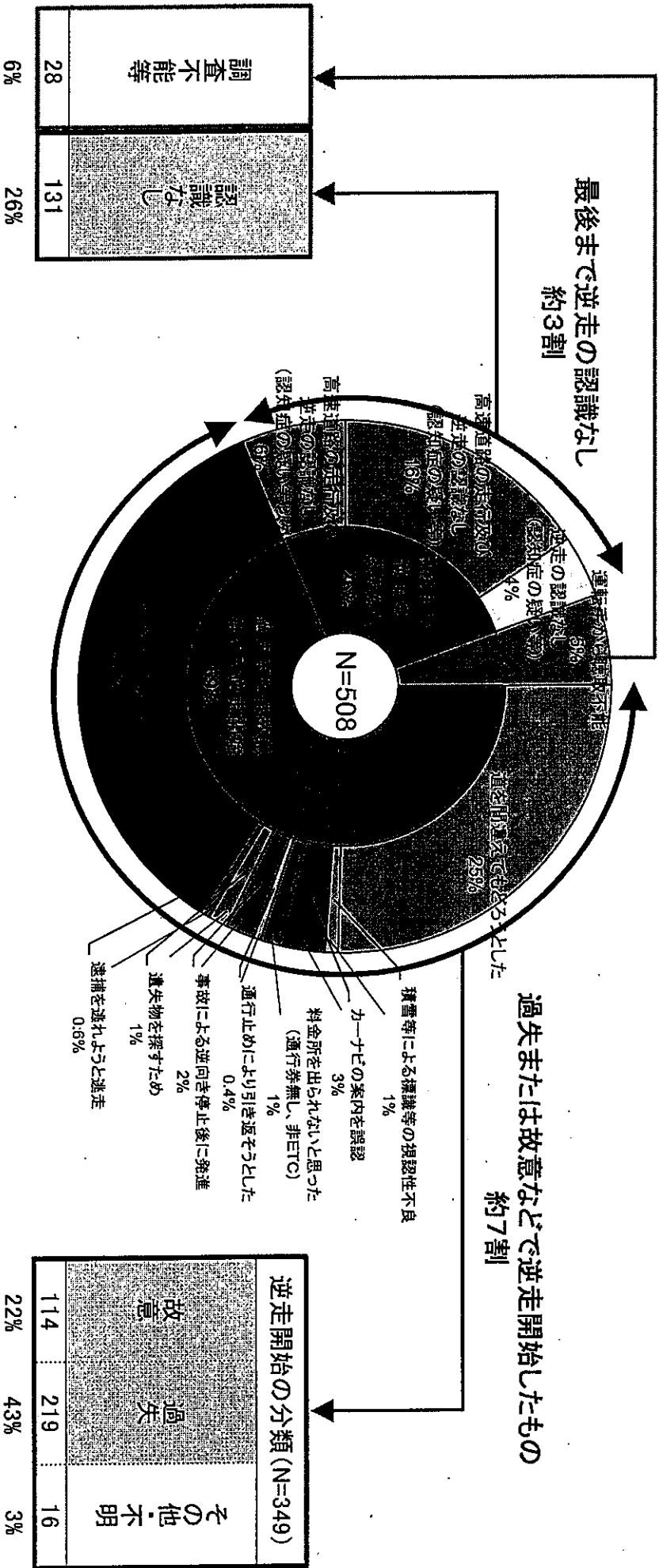
2. 逆走事案の詳細分析



対策実施を見据えた分析

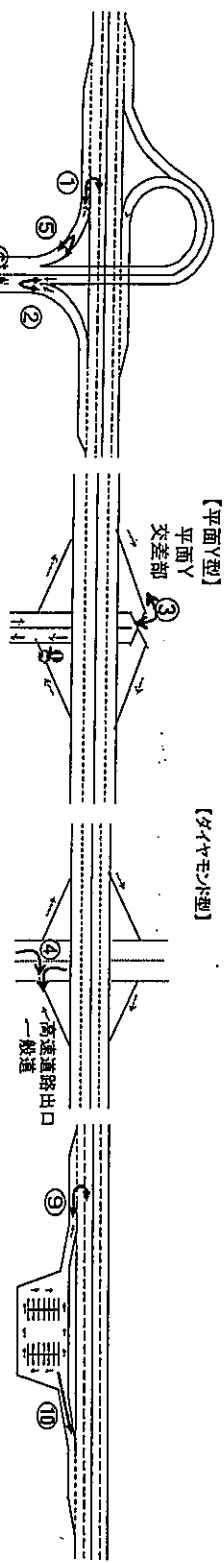
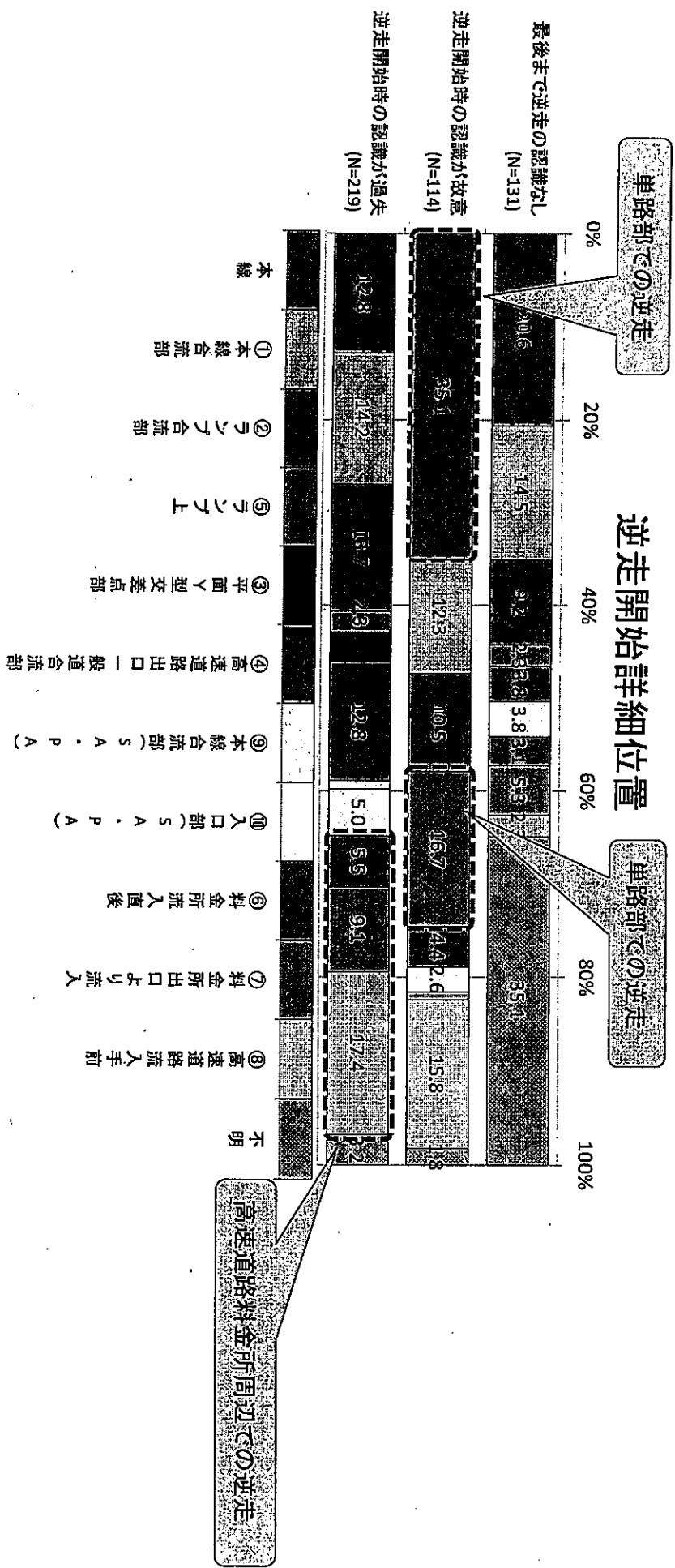
- 平成27年から調査している逆走開始時の認識(故意/過失)に着目し、逆走の開始位置や要因などを分析。
- 逆走対策を行う上での知見とする。

逆走発生要因



逆走開始詳細位置

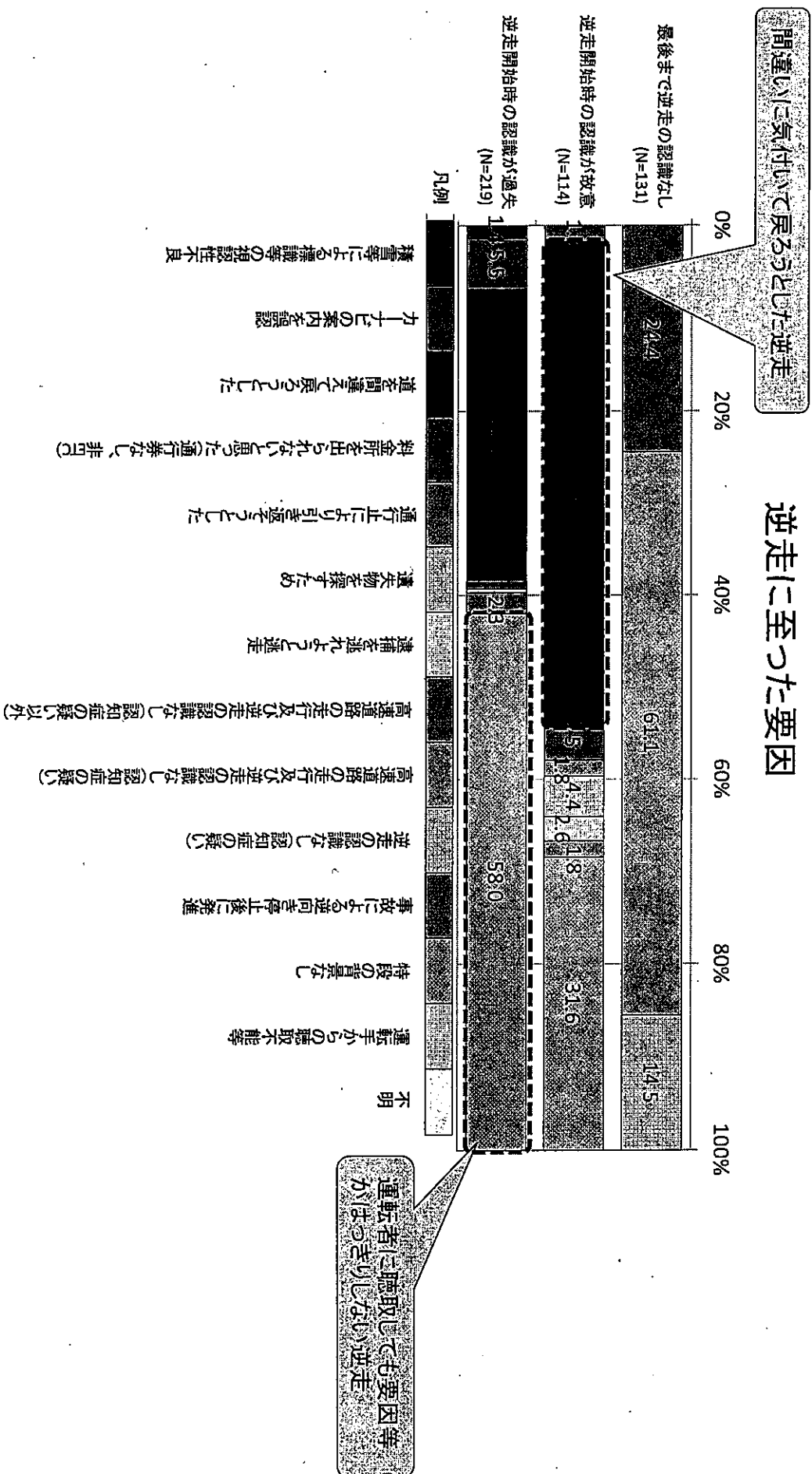
○逆走開始時の認識が故意 本線やランプ上などの単路部での逆走が5割以上を占める。
 ○逆走開始時の認識が過失 高速道路料金所周辺での逆走が約3割を占める。



一 夕:H27~28年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社が管理)における事故または確保に至った逆走事案
 典:警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

逆走に至った要因

逆走開始時の認識が故意 道や行き先の間違いに気付いて戻ろうとした逆走が5割以上を占める。
 逆走開始時の認識が過失 特段の背景が不明の逆走が約6割を占める。



一タ:H27~28年の高速度道路(国土交通省及び高速度道路協会が管理)における事故または確保に至った逆走事案
 一独:警察の協力を得て国土交通省・高速度道路協会が作成

利用頻度・年代・発生時刻

○最後まで逆走の認識なし

高速利用頻度が低い運転者が約8割を占める。高齢者が9割以上を占める。

○逆走開始時の認識が故意

高速利用頻度が高い運転者が約4割を占める。65歳未満が約5割を占める。

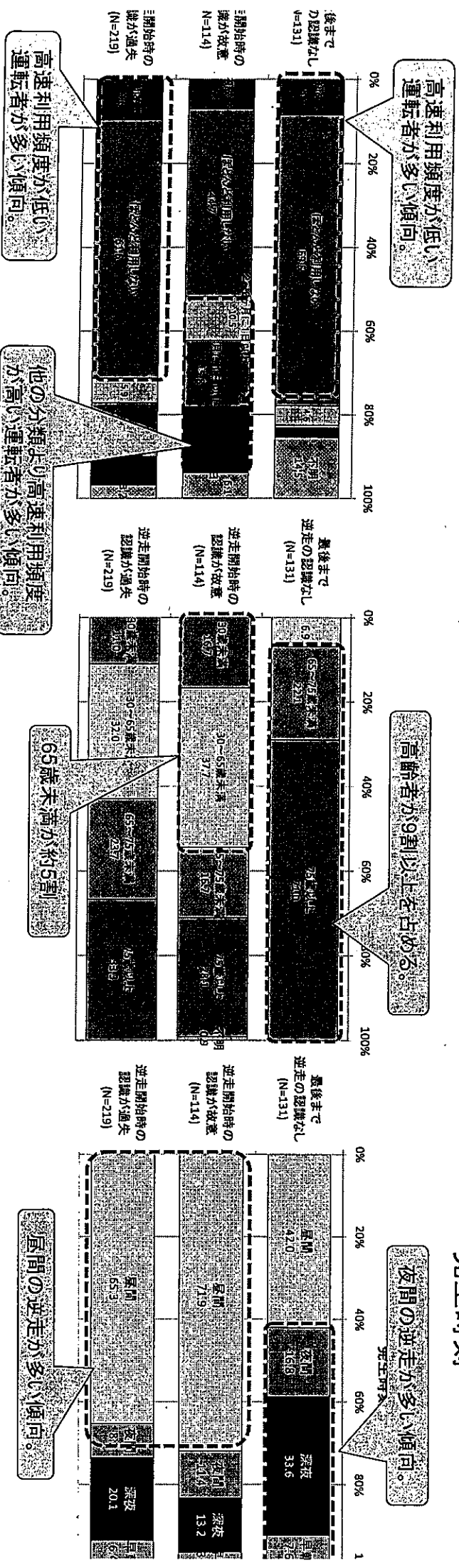
○逆走開始時の認識が過失

高速利用頻度が低い運転者が約7割を占める。昼間の逆走が約7割を占める。

高速道路の利用頻度

年代

発生時刻



※：H27～28年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社が管理)に発生する事故または確保にまつた逆走事案
 1 典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成



免許証を返納したら

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> 自分の運転が原因となる事故がなくなる 	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段が減る
<ul style="list-style-type: none"> 自主返納により様々なサービスが受けられる 	<ul style="list-style-type: none"> 社会参加の機会が減ってしまう
<ul style="list-style-type: none"> 運転免許証を悪用されない 	<ul style="list-style-type: none"> 自信喪失につながる
<ul style="list-style-type: none"> 自動車にかかる費用がかからなくなる 	<ul style="list-style-type: none"> 移動のための金銭的負担
	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段を家族、介護者に頼ることによって家族や介護者の負担が増える
	<ul style="list-style-type: none"> 運転をしないことで記憶や判断力が欠け、運転をやめた後に認知症が突然すすんでしまう

