

運転免許証の自主返納に関する アンケート調査結果

平成27年度警察庁委託事業「刻々と変化する交通情勢に即応するための交通安全対策
(高齢者講習に係る新たな制度及びその運用の在り方について)に関する調査研究」報告書より

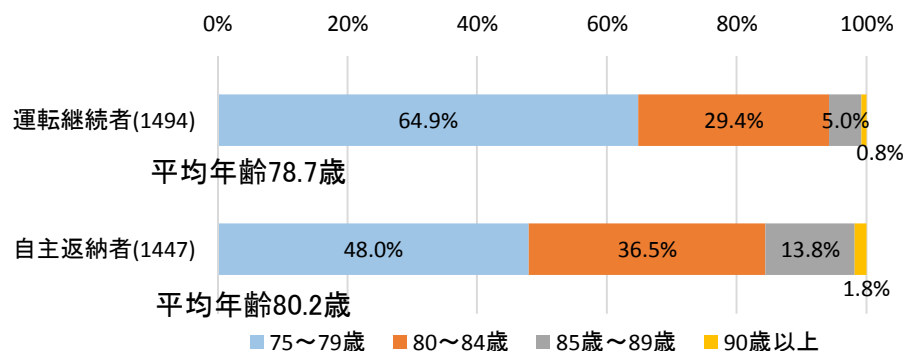
1. アンケート調査の対象者

- ◆ 各都道府県において、免許証更新等の機会に運転を継続した75歳以上の者（運転継続者）及び免許証を返納した75歳以上の者（自主返納者）を対象にアンケートを実施した。
- ◆ 都道府県ごとの対象者数は、運転継続者については免許保有者数、自主返納者については自主返納件数のそれぞれ全国に占める都道府県別割合に応じて割り当てた。

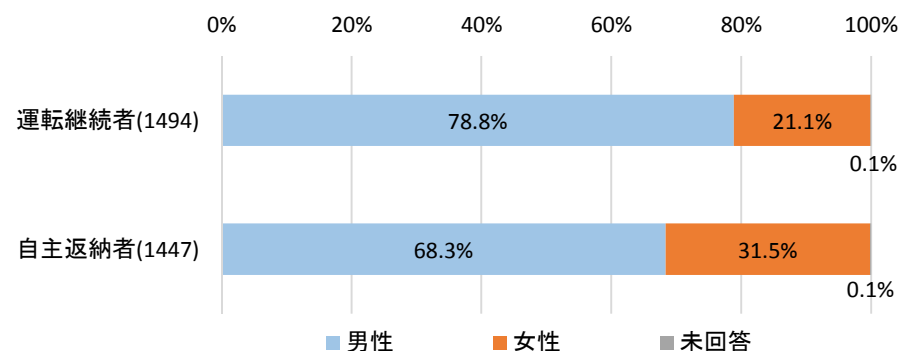
<実施期間>平成27年10月5日～11月30日

<有効回答>運転継続者:1,494人、自主返納者:1,447人

【対象者の年齢構成】



【対象者の性別構成】

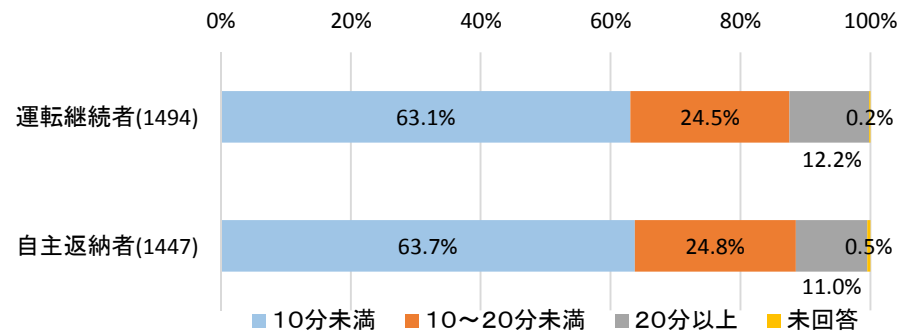


	運転免許保有者数(平成27年末)			自主返納件数(平成27年中)		
	男性	女性	計	男性	女性	計
75～79歳	55.6%	69.3%	58.9%	34.3%	51.8%	39.3%
80～84歳	31.6%	25.5%	30.1%	38.6%	37.6%	38.3%
85歳以上	12.8%	5.2%	10.9%	27.0%	10.6%	22.4%
75歳以上(人)	3,615,669人	1,164,299人	4,779,968人	88,626人	35,287人	123,913人
男女比	75.6%	24.4%	100.0%	71.5%	28.5%	100.0%

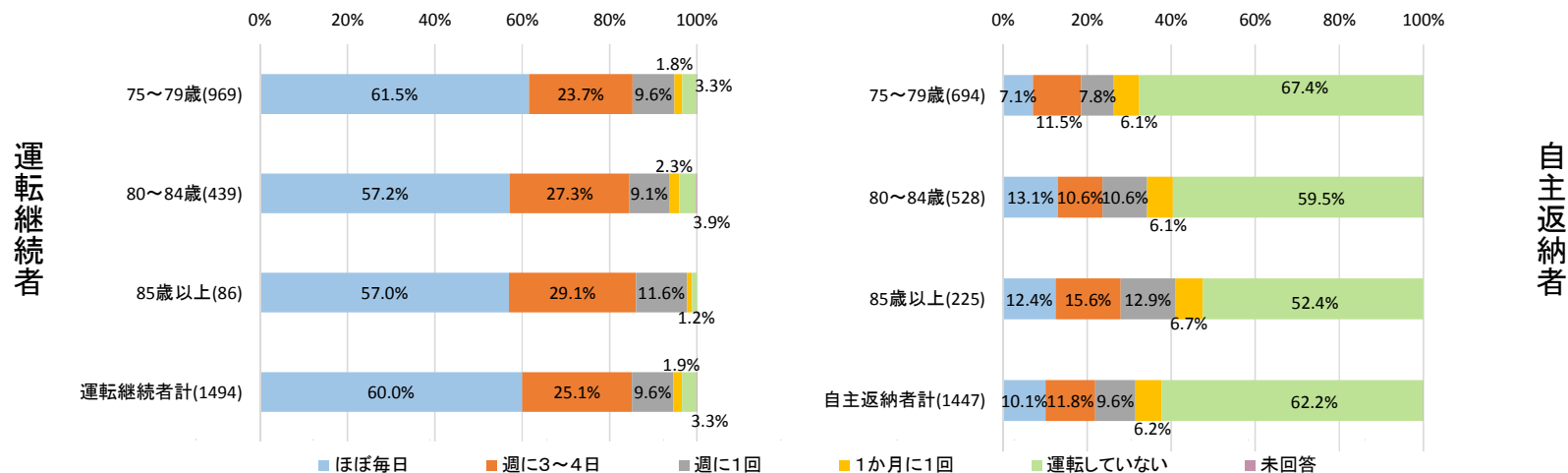
2-1. 最寄りの駅・バス停までの所要時間、過去(返納前)の運転頻度

- ◆ 運転継続者と自主返納者で、最寄りの駅・バス停までの所要時間に顕著な差はみられない。
- ◆ 運転継続者は、年齢にかかわらず、8割以上が「週に3～4日」以上運転したと回答した。
- ◆ 自主返納者は、年齢が高いほど、返納前1か月間に少なくとも1回は運転したと回答した者の割合が大きくなり、85歳以上の4割以上は「週に1回」以上運転したと回答した。

【最寄りの駅・バス停までの徒歩による所要時間】



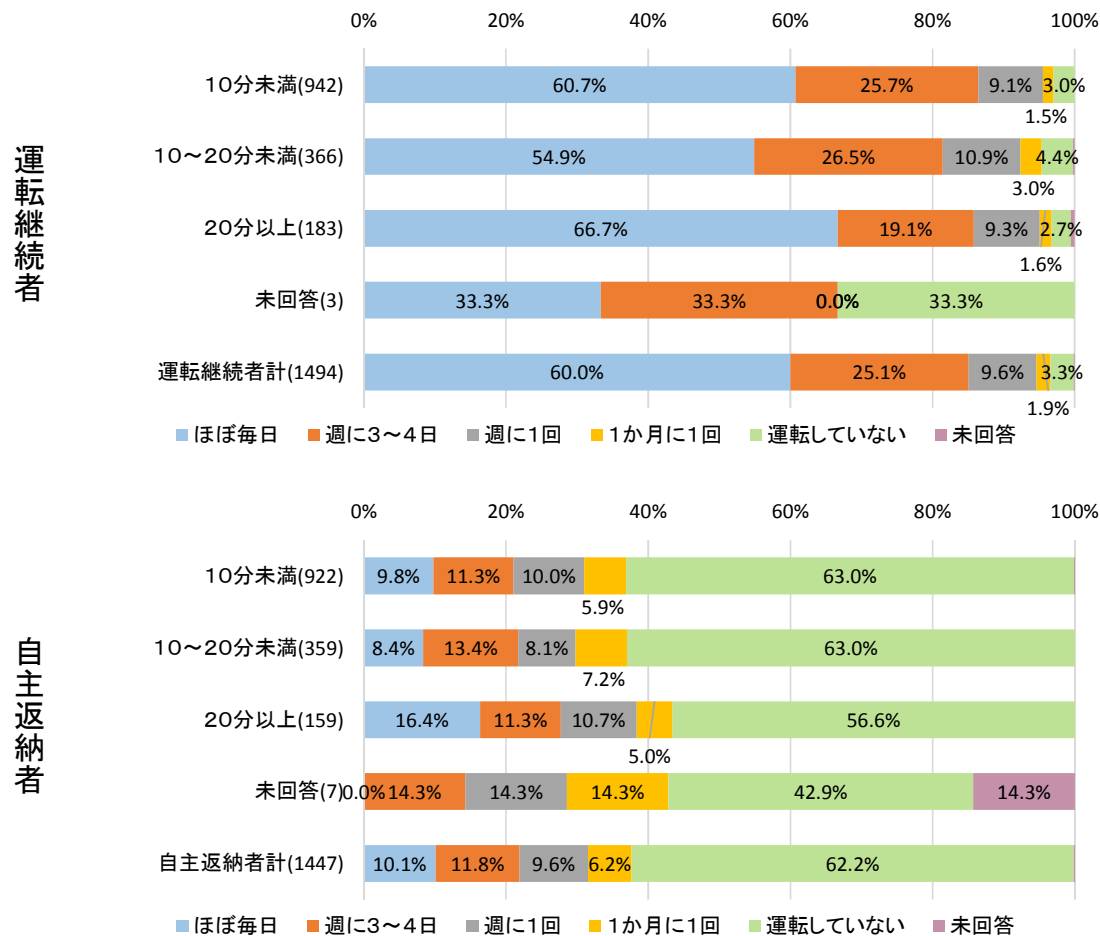
【年齢別の過去(返納前)1か月間の運転頻度】



2-2. 最寄りの駅・バス停までの所要時間、過去(返納前)の運転頻度

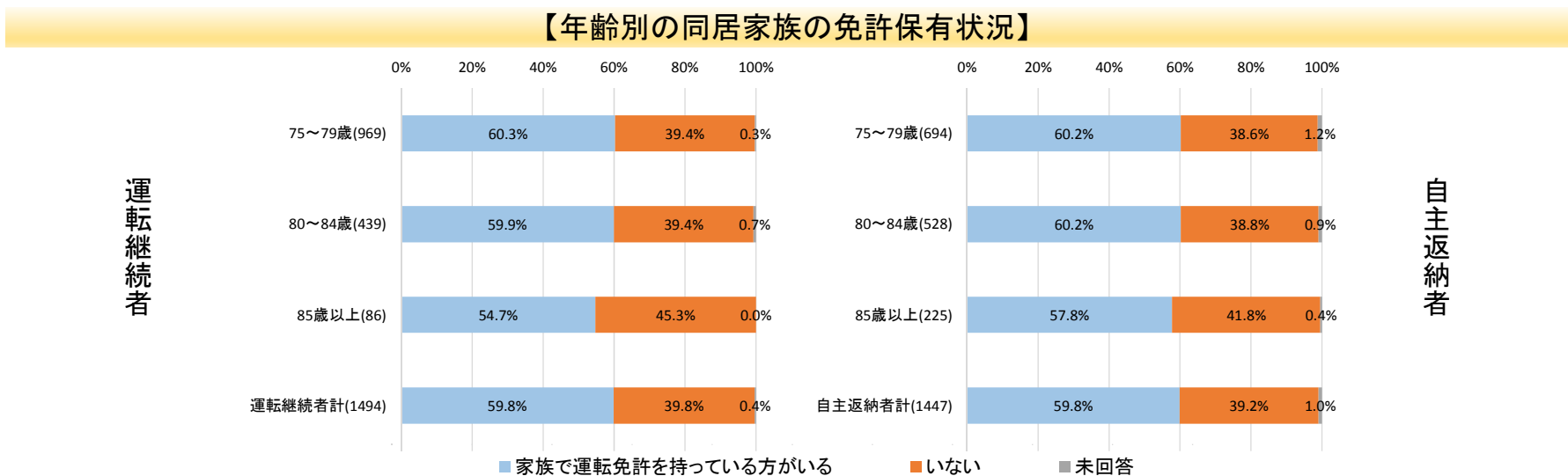
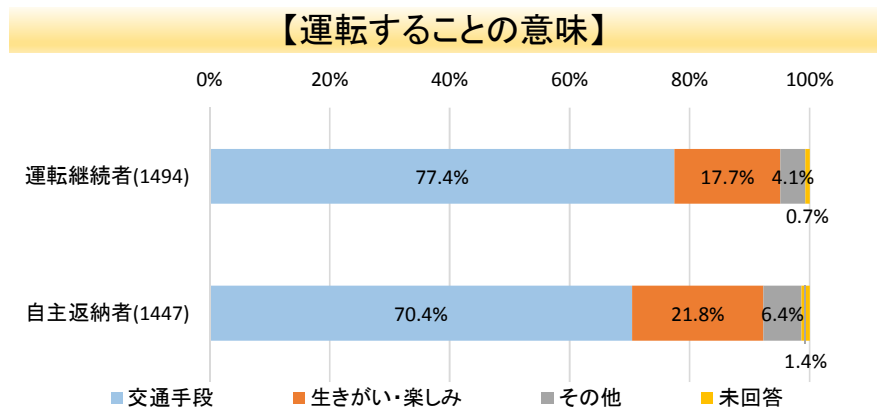
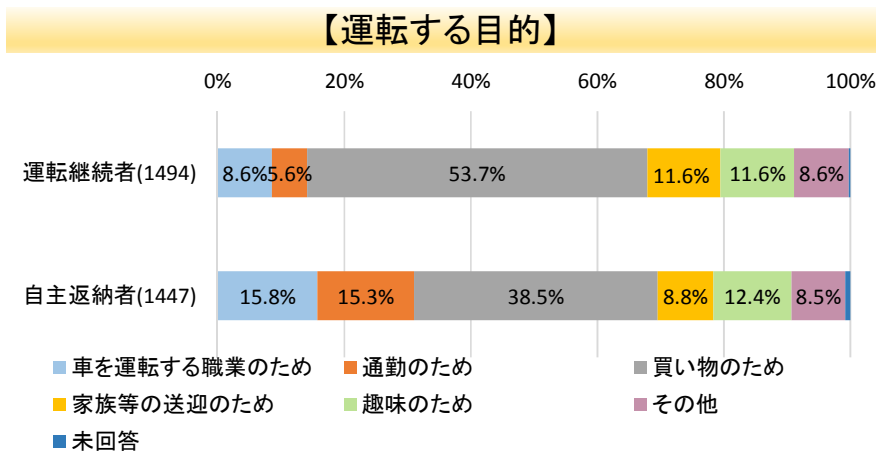
- ◆ 自主返納者は、最寄りの駅・バス停までの所要時間が長いほど、返納前1か月間に運転した頻度が高くなる傾向がみられる。

【最寄りの駅・バス停までの所要時間と過去(返納前)の運転頻度との関係】



3. 運転の目的と意味

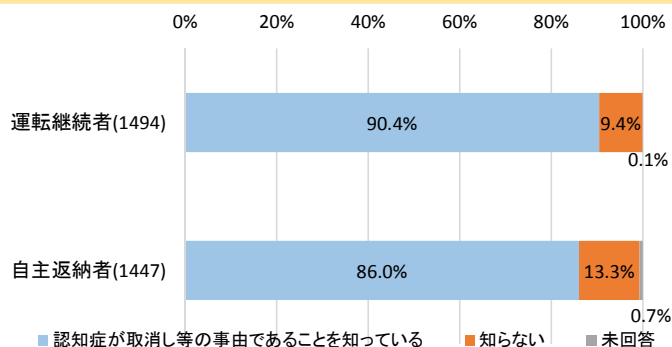
- ◆ 「買い物のため」に運転すると回答した者が最も多く、ほかには仕事、送迎、通院等の目的で運転するとの回答が多かった。「趣味のため」と回答した者は1割程度にとどまる。
- ◆ 運転することを「交通手段」と回答した者が7割を超え、「生きがい・楽しみ」と回答した者（約2割）を大きく上回った。



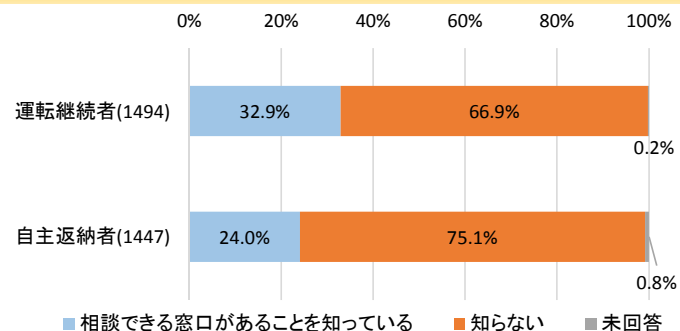
4. 自主返納制度の認知状況

- ◆ 認知症が免許の取消し等の事由であることは知られているが、免許センター等の相談窓口（運転適性相談窓口）はあまり知られていない。
- ◆ 運転継続者の9割以上は自主返納制度を知っている。自主返納者を含め、「新聞、テレビ、ラジオ、インターネット等」のメディアを通じて知ったと回答した者が最も多い。

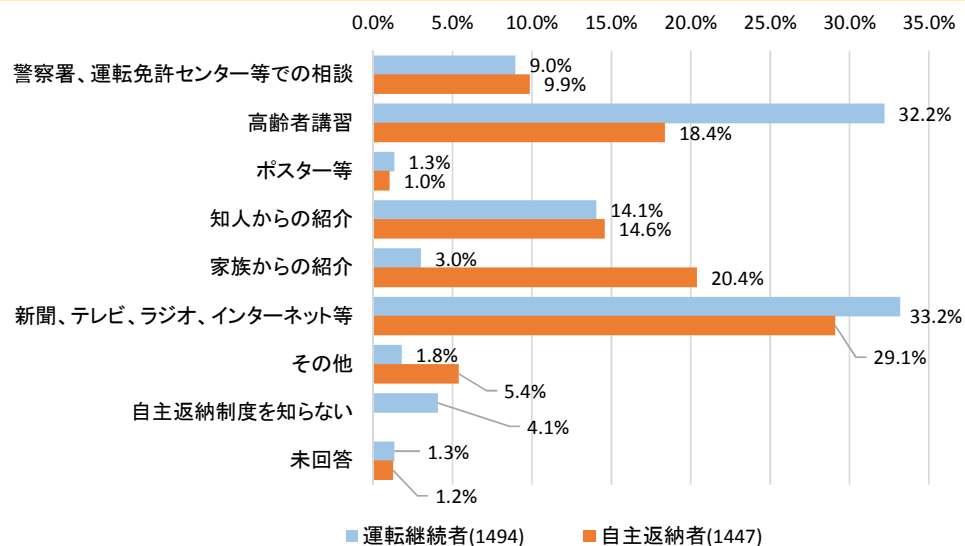
【認知症が免許の取消し等の事由であることを知っているか】



【免許センター等に相談できる窓口があることを知っているか】



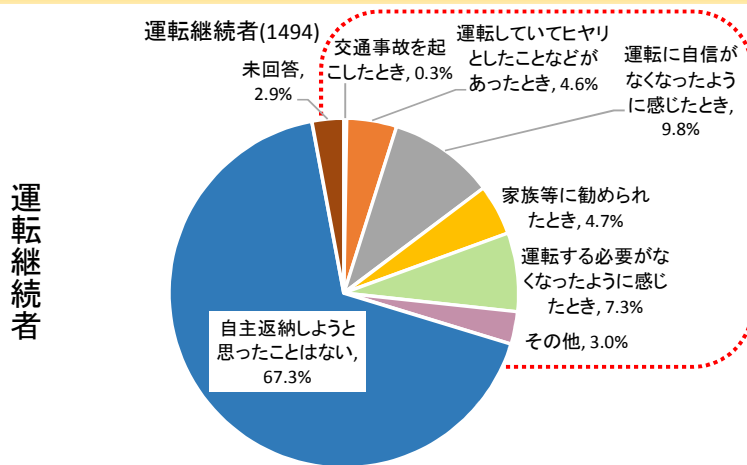
【自主返納制度を知ったきっかけ】



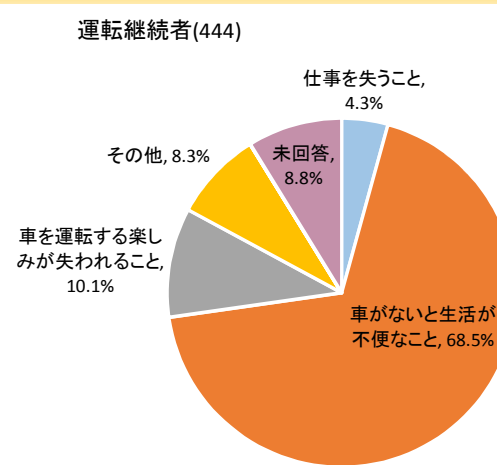
5. 自主返納をしようと思ったとき、自主返納をためらう理由

- ◆ 自主返納をしようと思ったことがある運転継続者の約7割は、返納をためらう理由として「車がないと生活が不便なこと」と回答した。
- ◆ 自主返納者は、家族等に勧められて返納しようと思った者が3割以上を占めるが、運転する必要がなくなった、運転に自信がなくなった等と感じて自ら返納しようと思った者も多い。

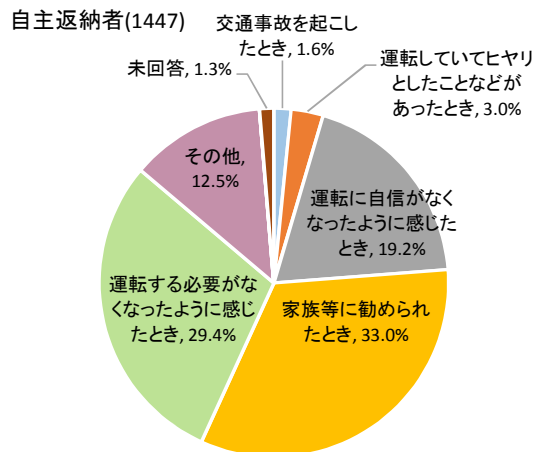
【自主返納をしようと思ったとき】



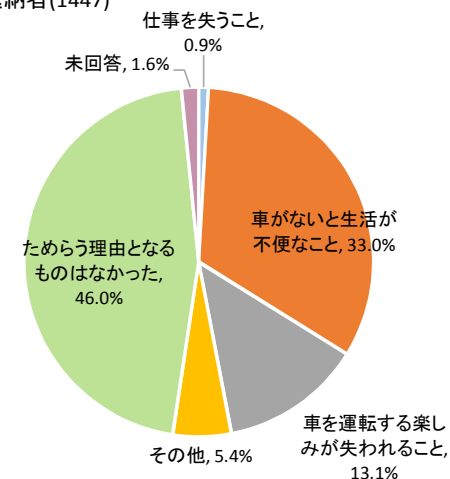
【自主返納をためらう理由】



自主返納者



自主返納者 (1447)



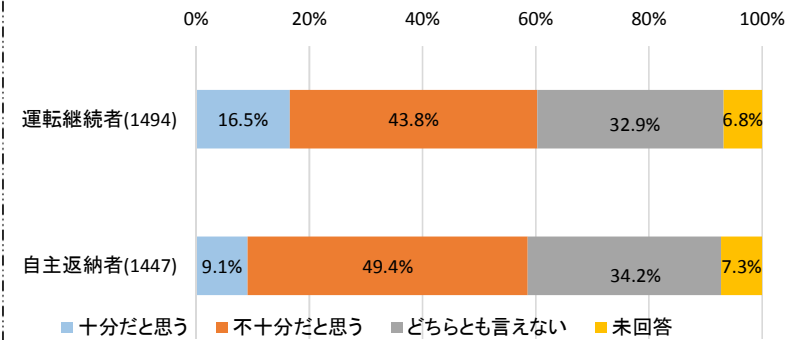
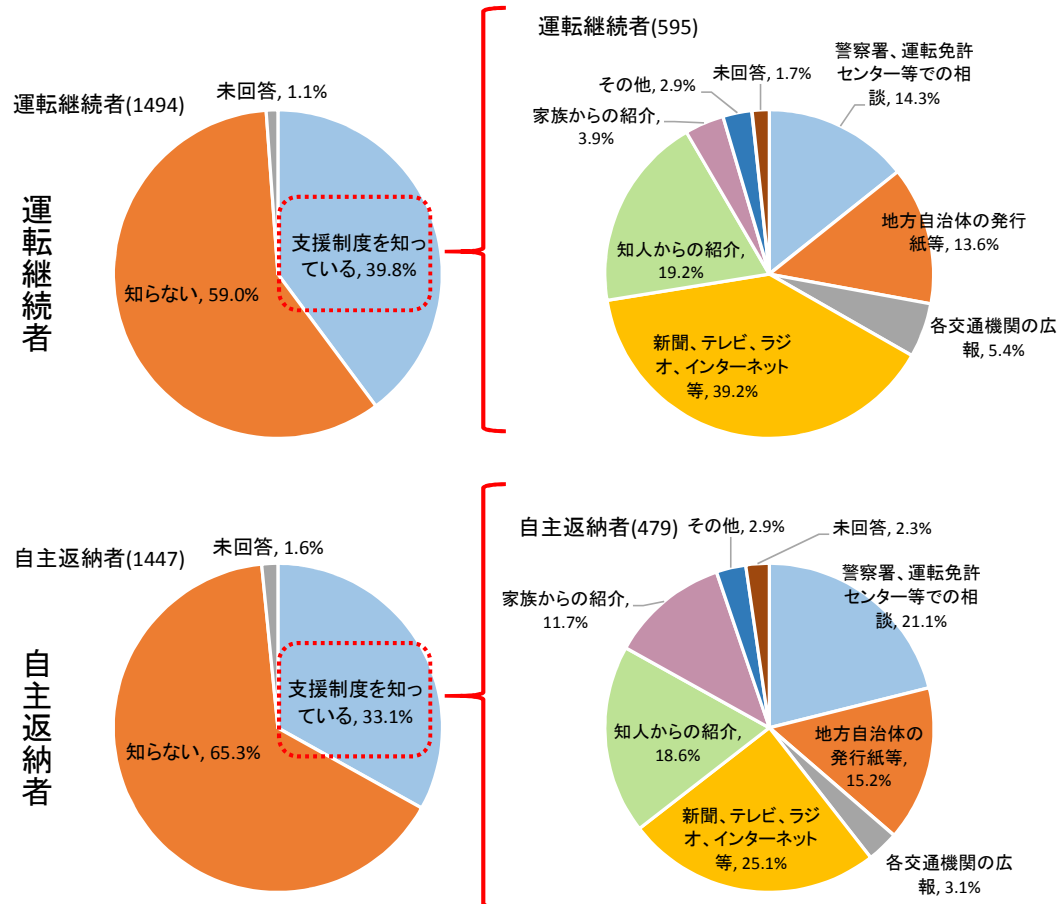
6. 自主返納者に対する支援制度の認知状況

- ◆ 運転継続者と自主返納者の約6割は支援制度を「知らない」と回答し、4割以上は制度の周知が「不十分だと思う」と回答した。
- ◆ 警察、自治体、メディアを通じて支援制度を知ったと回答した者は、運転継続者で7割を超え、自主返納者で6割を超える。家族や知人を通じて知ったと回答した者は、運転継続者で約2割を占め、自主返納者で約3割を占める。

【支援制度を知っているか】

【支援制度を知ったきっかけ】

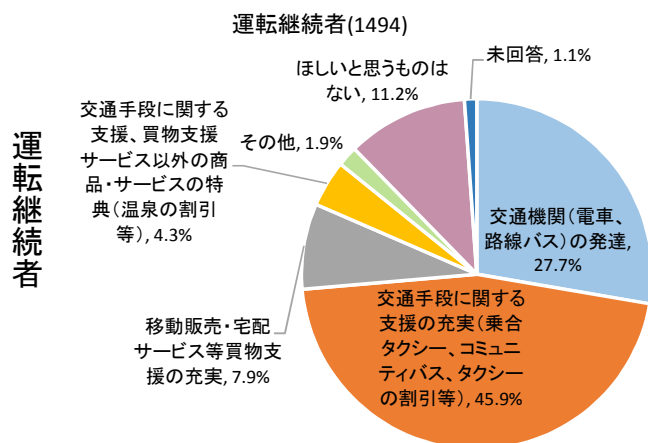
【支援制度の周知は十分だと思うか】



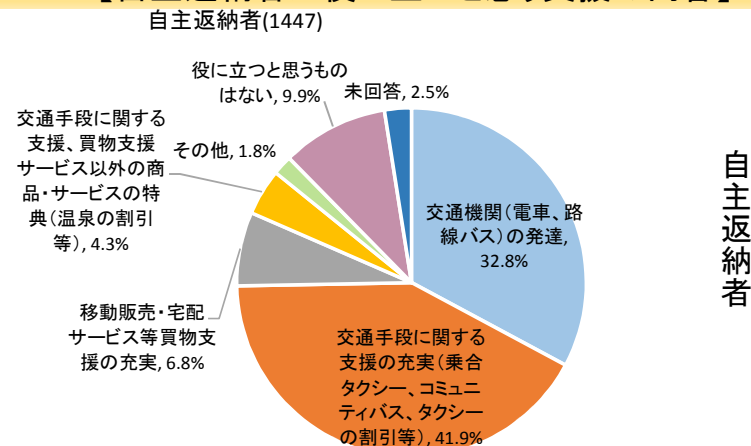
7. 自主返納者のために必要な支援と情報

- ◆ 求める（役に立つと思う）支援として、「交通機関の発達」や「交通手段に関する支援の充実」と回答した者が、運転継続者、自主返納者ともに7割を超える。
- ◆ 自主返納に関し高齢者講習で特に取り入れてほしいこととして、各種支援（交通手段、買物支援、返納した場合の特典など）に関する情報提供と回答した者が約8割を占める。

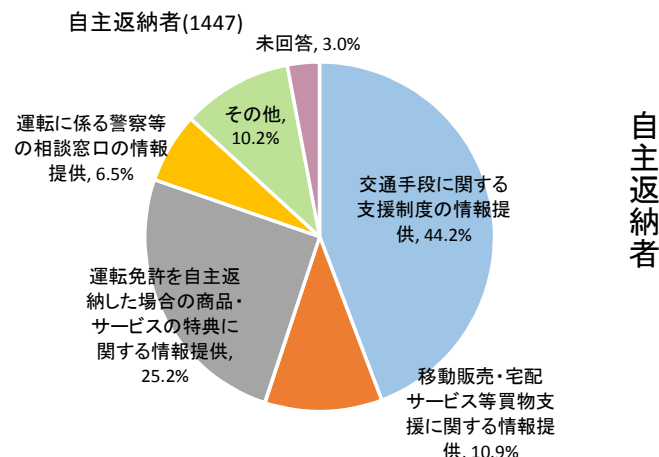
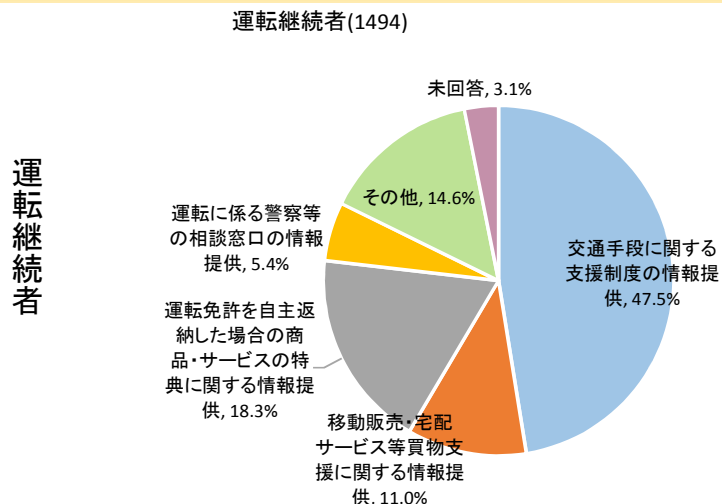
【運転継続者が求める支援の内容】



【自主返納者が役に立つと思う支援の内容】



【自主返納に関し高齢者講習で特に取り入れてほしいこと】

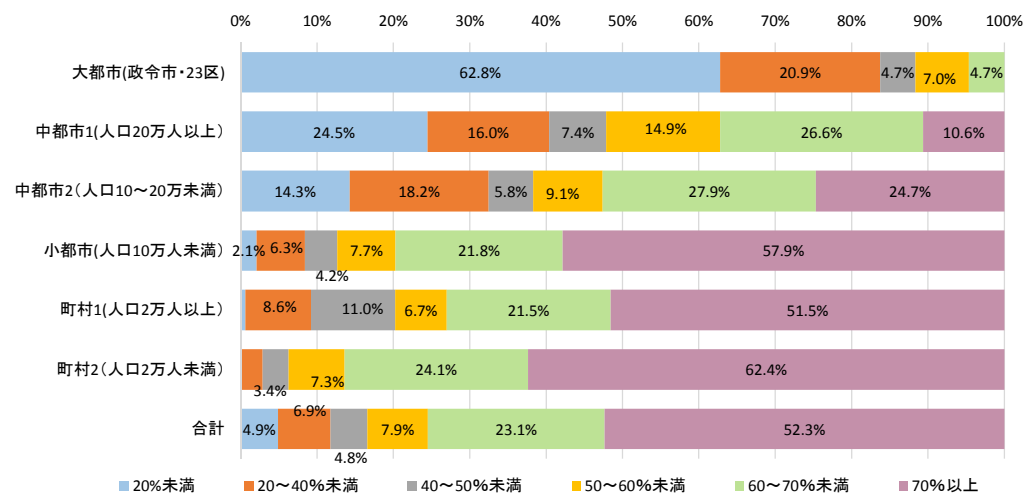


8. 地域特性からみた自家用車への依存度

- ◆ アンケート回答者の居住地について、都市規模（政令市・市区町村及び人口規模）により、地域を6つに分類した。（大都市／中都市1／中都市2／小都市／町村1／町村2）
- ◆ 各居住地における通勤・通学の利用交通手段について、鉄道・電車及び乗合バスの割合を公共交通分担率とし、自家用車の割合を自家用車分担率とした。（※）
- ◆ 都市規模が小さいほど、自家用車分担率の高い地域が占める割合が大きくなり、マイカー中心の移動となっている。

※常住地別の通勤・通学の利用交通手段のうち、鉄道・電車及び乗合バス利用者数を15歳以上自宅外就業者・通学者数で除したものを公共交通分担率とし、自家用車利用者数を15歳以上自宅外就業者・通学者数で除したものを自家用車分担率とした。

【都市規模と自家用車分担率の関係】

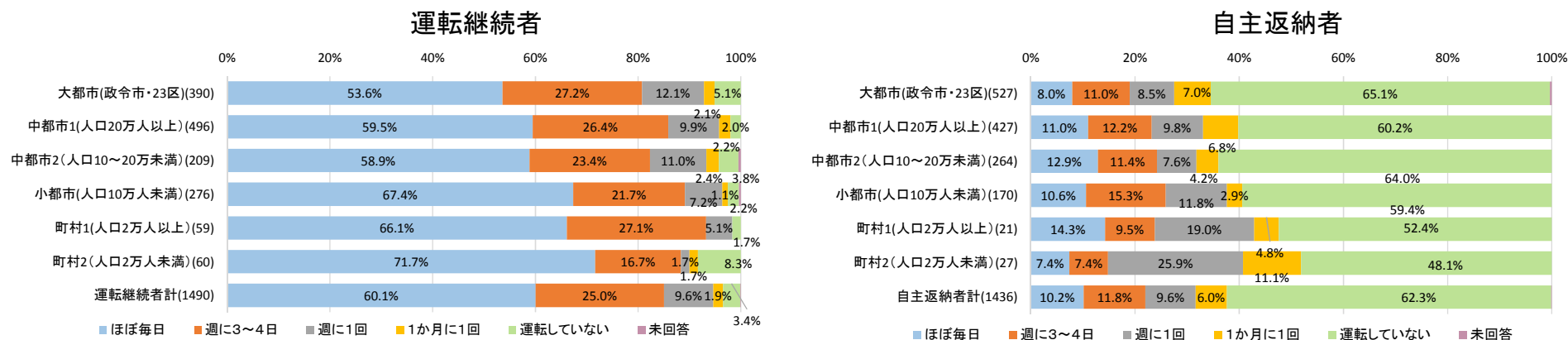


分類	都市規模	アンケート回答者数		市区町村の例
		運転継続者	自主返納者	
大都市	政令市 東京23区	390	527	札幌市、仙台市、横浜市、神戸市、千代田区 など
中都市1	人口20万人以上の市	496	427	函館市、青森市、前橋市、横須賀市 など
中都市2	人口10~20万人未満の市	209	264	立川市、海老名市、鎌倉市、沖縄市 など
小都市	人口10万人未満の市	276	170	つくばみらい市、和光市、逗子市、大月市、水俣市 など
町村1	人口2万人以上の町村	59	21	埼玉県寄居町、神奈川県寒川町・葉山町、広島県府中町 など
町村2	人口2万人未満の町村	60	27	東京都奥多摩町、山梨県山中湖村 など

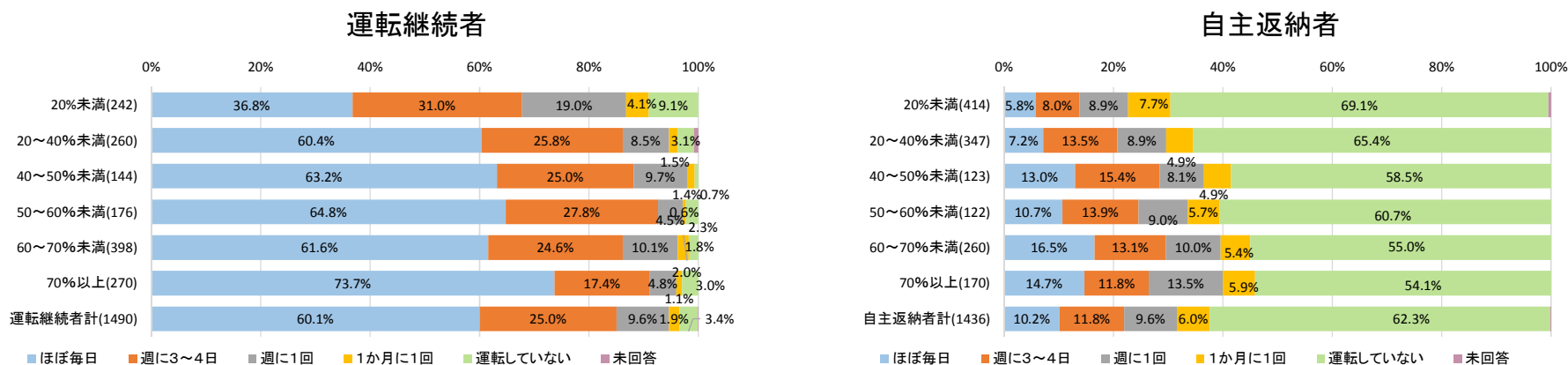
9. 地域特性からみた過去(返納前)の運転頻度

- ◆ 都市規模が小さい、あるいは、自家用車分担率が高いほど、運転継続者の過去の運転頻度は高くなり、自主返納者のうち返納前1か月間に少なくとも1回は運転した者の割合は大きくなる傾向がみられる。

【都市規模別の過去(返納前)1か月間の運転頻度】



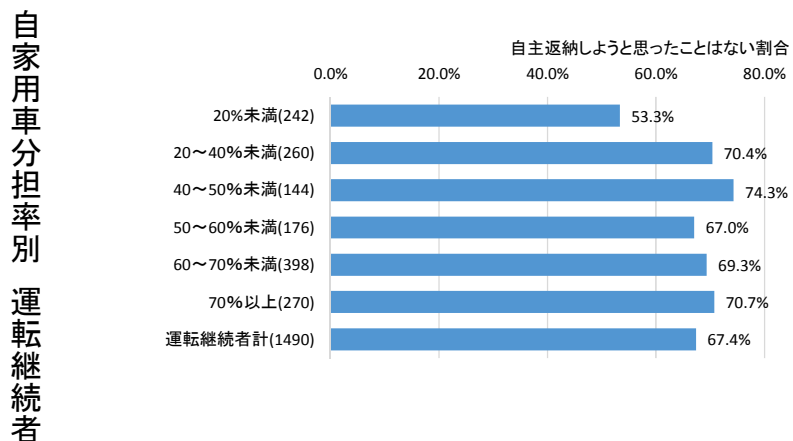
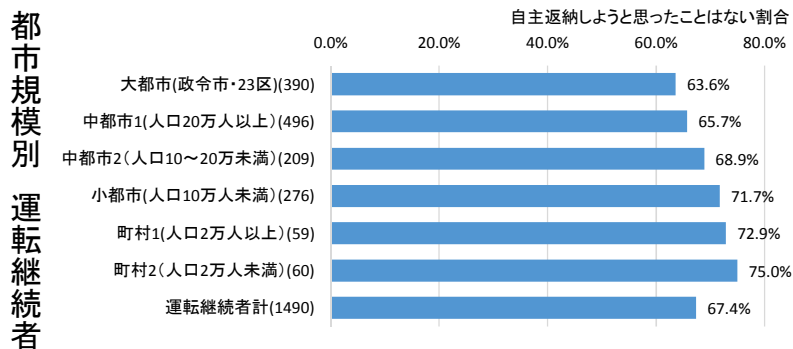
【自家用車分担率別の過去(返納前)1か月間の運転頻度】



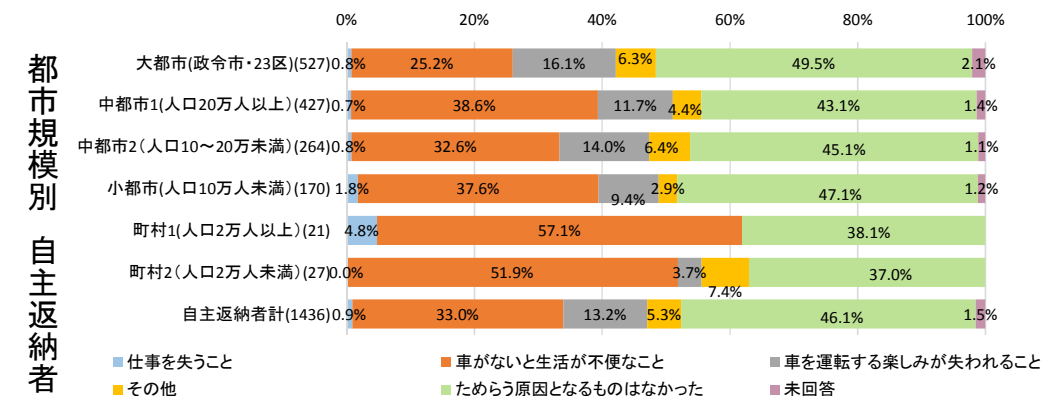
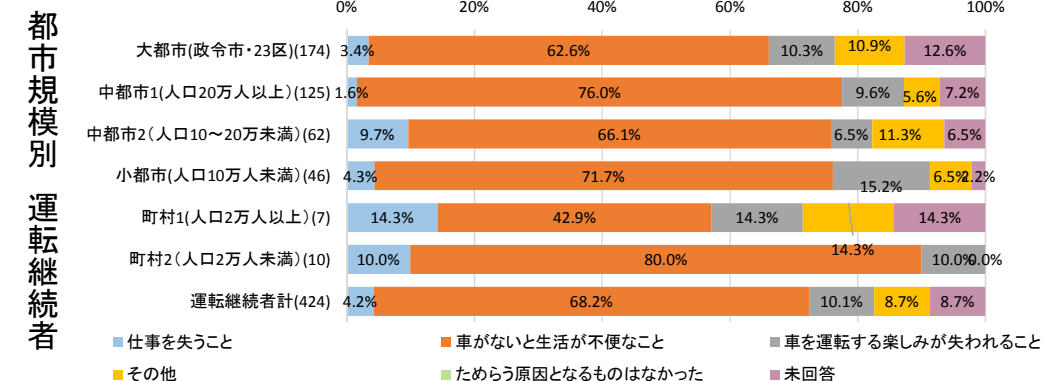
10. 地域特性からみた自主返納への意識

- ◆ 運転継続者は、都市規模が小さいほど、「自主返納をしようと思ったことはない」と回答した者の割合が大きくなる。
- ◆ 自主返納者は、都市規模が小さいほど、返納をためらう理由として「車がないと生活が不便なこと」と回答する者の割合が大きくなる傾向がみられる。

【自主返納をしようと思ったことはあるか】



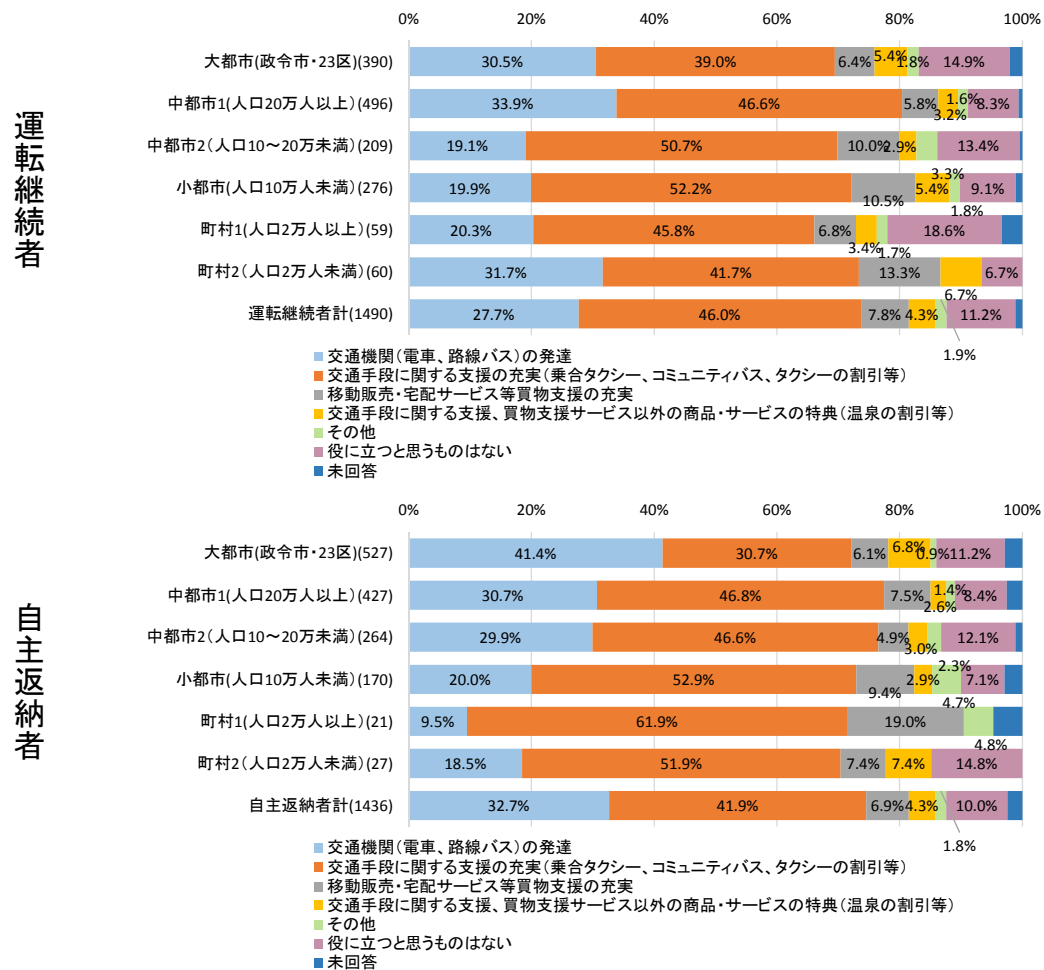
【自主返納をためらう理由】



11. 地域特性からみた自主返納者のために必要な支援

- ◆ 都市規模にかかわらず、「交通機関の発達」や「交通手段に関する支援の充実」が必要と回答した者が、運転継続者で約7割を占め、自主返納者で7割以上を占める。
- ◆ 自主返納者は、都市規模が小さいほど、「交通機関の発達」が必要と回答した者よりも、「交通手段に関する支援の充実」が必要と回答した者が多くなる傾向がみられる。

【都市規模別の運転継続者が求める支援の内容、自主返納者が役に立つと思う支援の内容】



12. 調査結果のまとめ

- ◆ 買物、仕事、家族等の送迎、通院など生活に直結する目的で運転している者が多く、運転を趣味や生きがいと捉えている者は比較的少ない。
- ◆ 運転継続者の多くは、自主返納をためらう理由として「車がないと生活が不便なこと」を挙げている。
- ◆ 都市規模にかかわらず、「交通機関の発達」や「交通手段に関する支援の充実」といった移動手段に関する支援が必要と感じている者が多い。
- ◆ 都市規模が小さい、あるいは、自家用車への依存度が高いほど、運転継続者の運転頻度は高くなり、自主返納への意識は希薄になる。
- ◆ 都市規模が小さい地域の自主返納者は、電車や路線バスの整備よりも、乗合タクシーやコミュニティバスの割引等の充実が必要と感じる傾向がある。