

# 高齢者の運転免許証自主返納の推進と返納後の交通手段について

聖隷クリストファー大学 リハビリテーション学部

建木ゼミ（研究室）

指導教員：助教 建木健

参加学生：小栗勢也、山田夕莉

## 1. 要約

高齢者に対しリハビリテーションの視点から自動車運転安全講習会を実施し、終了後にアンケート調査を行い、調査では市街地と中山間地域の現状把握までとなった。結果として自動車運転と両者において主観的健康とに大きな差は認められなかった。また、中山間部は地域コミュニティ力が高く自動車運転免許返納後に活用できるのではないかと考えられた。

## 2. 研究の目的

高齢者（65歳以上）の免許保有率は、全免許保有者の20.8%にあたり（警察庁27年度運転免許統計）、近年では高齢者の交通事故がメディアで取り上げられることが多くなり、社会的関心が高まり高齢者の自動車運転における対策は急務である。そこで本研究では高齢者の交通事故の削減と免許返納の促進を目的とし以下の内容を実施する。

## 3. 研究の内容

高齢者が自身の身体及び認知機能を自覚し、自動車運転について考える機会と技能についての気づきを得る安全運転プログラムを実施する。対象は、藤枝市在住の65歳～74歳のシニアドライバーとし、老化と運転の影響、運転スキル、現在の免許制度、返納後の課題について講義及びグループワークを実施する。期待される成果としては、自己の能力を自覚することにより、交通事故の軽減と免許返納の準備を整える機会を参加者は得ることができる。

## 4. 研究の成果

### (1) 当初の計画

対象を藤枝市在住の65歳～74歳のシニアドライバーとし、老化と運転の影響、運転スキルの学習を自動車教習所との協力により実施。現在の免許制度、返納後の課題について講義、グループワークを計4回で各3時間実施する予定であった。

### (2) 実際の内容（Aは予定どおり、Bは一部修正、Cは中止など）とその理由

予定が変更となった理由としては、行政側との調整に難渋した。行政では本来予定していた自動車学校への委託事業があり、行政の事業変更が困難であった。その事業

の中での本研究事業実施に向けて模索していただいたが、結果的に時間のみ過ぎていった。

実施した内容は、藤枝市の現状を把握するために藤枝市が今年度立ち上げた移動支援研究会への参加及び藤枝市が主催する平成30年度高齢者交通事故防止モデル地区事業において交通安全教室を藤枝市葉梨地区にて開催し、アンケート調査をおこなった。また、同様に別事業で行っていた浜松市で実施した高齢者むけた講習会でのアンケート結果との比較をおこなった。

### (3) 実績・成果と課題

藤枝市移動支援研究会研究会のメンバーは、市の関係部局及び市社会福祉協議会及び藤枝市の各地域の会長等が構成員となり、地域住民主体の高齢者移動支援の実現を目的に研究会が運営されていた。藤枝市の地域格差の課題が明確となった。藤枝市の約半数は中山間地域であり、住民は現状で運行されている公共交通機関での不便さを感じており、今後の超高齢化に向けての課題が大きいことは実感していた。藤枝市の方向性としては、市民に福祉有償運送の実施を促し行政がバックアップ体制を構築していくことが狙いであるかの動きであった。藤枝市の現状を確認してからの講習会開催となった。講習会終了後にアンケート調査を実施した。開催にあたっては交通安全協会、警察及びあいおいニッセイ同和損保との共同事業により実施した。対象は葉梨地区在住の65歳以上方とし、運転シミュレーター及び、反応速度の測定、高齢に伴う運転へ影響について講義をおこない、アンケート調査を実施した。

アンケート内容は主観的健康感、自動車運転の頻度や目的に関すること、社会交流などについておこなった。参加者は30名、平均年齢70.48 (SD5.47)、男性25名、女性5名)、主観的健康感7.31 (SD1.87)、世帯構成は夫婦世帯が最も多く18名(全体の60%)、運転免許所持者30名(100%)の参加となった。運転の頻度については、多い順に21名(70%)がほぼ毎日運転していた。(t=2.04, p<0.05) (図1)、1回の運転時間は30分以内が8名、1時間以内が13名、1~2時間以内が7名、3~4時間以内が1名 (t=2.04, p<0.05)であった。(図2) 運転の目的として(複数回答可)は、多い順に買い物(食料品)が19件(32%)、次いで通院が12件(20%)、買い物(食料品以外)が11件(19%)、趣味が10件(16%)であった。(図3) 車以外の移動手段について(複数回答可)は、多い順に自転車19名(44%)、家族や友人の車11名(26%)、徒歩10名(23%)、バス3名(7%)であった。(図4)

更に浜松市で実施した高齢者講習とほぼ同様のコンテンツを使用し、同じアンケートを実施したので単純集計のみで本事業との比較検討をおこなった。浜松市(市街地開催)での参加人数は66名、平均年齢76.32 (SD6.05)、男性8名、女性58名)、主観的健康感7.48 (SD1.58)、世帯構成は夫婦世帯が最も多く26名(全体の39%)、運転免許所持者34名(51%)の参加であった。

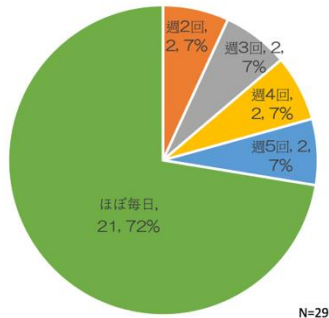


図1 自動車運転の頻度

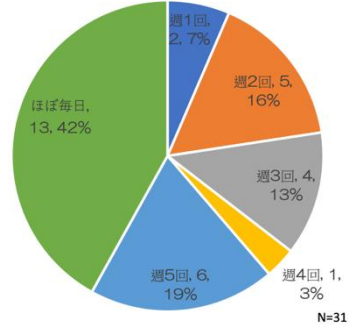


図5 自動車運転の頻度 (市街地)

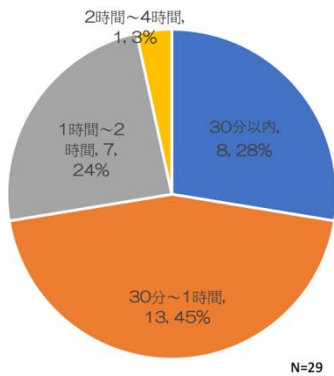


図2 自動車運転時間

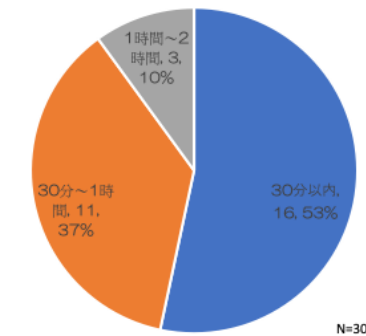


図6 自動車運転時間 (市街地)

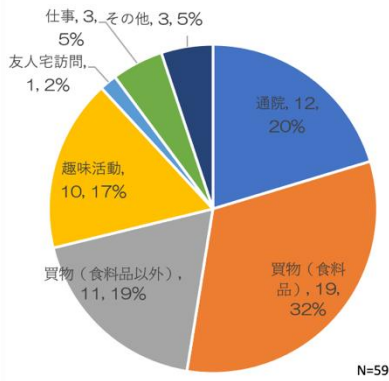


図3 自動車運転の目的

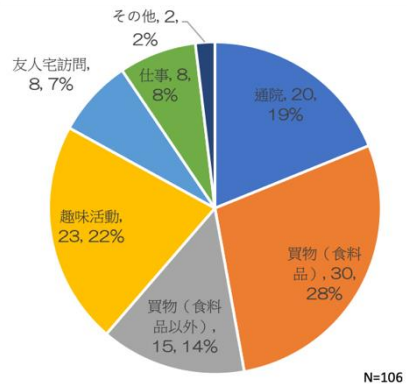


図7 自動車運転の目的 (市街地)

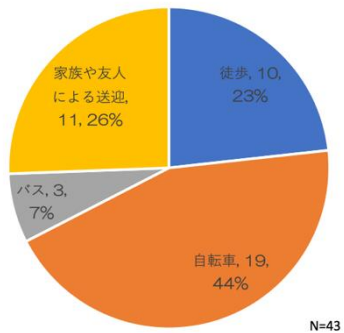


図4 自動車運転以外の交通手段

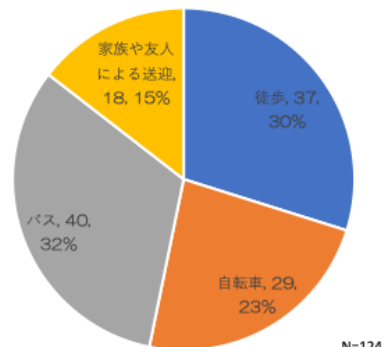


図8 自動車運転以外の交通手段 (市街地)

藤枝市中山間部との比較のため浜松市市街地での参加者の状況についてまとめた。(図5-8) 運転頻度については、市街地では車での外出頻度が少なくなる傾向があった。また、運転時間においては、市街地在住の方が短いことが明らかになった。自動車運転の目的においては先行研究でもあるように通院や買物が上位にあがった。またこれらは市街地でも中山間部でも大きな差は認められなかった。最後に自動車運転以外の交通手段については、市街地ではバスや徒歩などの代替手段の利用が8割程度であったのに対して、藤枝市ではバスの利用頻度は少ない傾向にあり、公共交通機関に依存した生活をしているのではなく、家族や知人、自転車や徒歩といった近隣の付き合い中での互助や自助といったもので生活を営んでいることがわかる。また、主観的健康においては市街地に住んでいる高齢者と中山間部に住んでいる高齢者との間には差は認められなかった。

#### (4) 今後の改善点や対策

行政の予算決めとなる前年度より、行政との対話によるコンセンサスがあるとスムーズに事業が展開できたと考えられる。

#### 5地域への提言

研究結果より、交通インフラと健康感とに関係があるとは言えない。すなわち中山間地域では、現状ある社会資源である地域コミュニティーに頼って生活していることを垣間見ることができる。

高齢者の自主返納にもっと有効な手段は公共交通機関の充足であるが、社会問題として赤字バス路線の廃線や運行時間の減少が高齢者や障害者などのライフライン確保に大きな問題をきたしてきている。しかし、国民の70%が運転免許証を保有し、車に頼って生活している国においては、地域の公共交通機関を維持していくことは非常に困難であろう。

運転免許の自主返納という側面のみではなく、高齢者が安全に長く運転できる方法や中山間地域の特徴として地域コミュニティーのエンパワメントを活用したライドシェアなど新たな方策をも模索していくことは、行政による公共交通機関を整備するよりはコストパフォーマンスをより発揮できるのではないだろうか。

#### 6地域からの評価

自動車運転を安全に長く続けるための講話への参加希望者は23名（77%）、参加したくない1名（3%）、無回答6名（20%）であった。