

# 運転免許自主返納支援制度の 地域間比較

山田 稔<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 茨城大学 工学部都市システム工学科 (〒316-8511 茨城県日立市中成沢町4-12-1)  
E-mail:minoru.yamada.civil@vc.ibaraki.ac.jp

高齢者の運転免許返納の重要性が認識されるようになってきたことと、返納後の公共交通への転換利用を円滑に促すために、返納者に対するさまざまな支援制度が都道府県及び市町村によって実施されている。本研究では、免許自主返納の返納率の違いが将来の運転者数に及ぼす影響を確認するとともに、行政が実施している支援制度の実態を整理したものである。

*Key Words : aged drivers, driving licence, assistance for daily living travel*

## 1. はじめに

### (1) 研究の背景と目的

高齢者の移動に対応すべく、運転しなくてもよい社会環境を整備することの重要性は理解されるようになってきたが、これまでに日常生活を運転に頼ってきたドライバーが歳をとってから公共交通に転換することは必ずしも容易ではなく、ドライバーの高齢化に伴う特に運転の安全上の問題への懸念は強まってきている。しかし、運転を断念する必要性の基準やその場合に提供される代替手段の水準については社会的な合意が得られるに至っていないし、そのための議論も十分ではない。

一方で、多くの自治体では、運転を断念するきっかけとなるべく、運転免許自主返納制度を利用した人を対象に公共交通利用料金の助成を行うなどの支援制度を行っているが、その効果は必ずしも明らかではない。

本研究では、運転免許自主返納制度の利用者の割合が都道府県によって差異がある点に着目し、都道府県を分類したうえで比較的制度利用が進んでいるところについて、過去からの支援制度の実態について考察した。

### (2) 運転免許自主返納に関する既存研究

橋本ら<sup>2)</sup>は、岡山県で実施されている運転免許証自主返納促進事業の利用者を対象に、返納者の特徴や要因、返納後の生活で問題となる要因を明らかにした。また返納者と保有を続ける者とを比較し、返納に対する意識構造や要望する支援・サービスも明らかにしている。免許

返納の促進の為には、公共交通のサービスレベルや、生活支援の向上が必要としている。

大野ら<sup>3)</sup>はドライビングシミュレータで観察された運転挙動と運転免許返納意識との関連について分析したが、運転頻度の高い被験者ほど運転の自己評価が低く運転断念意向が強いことを明らかにしている。

一方元田ら<sup>3)</sup>は運転免許センターでの更新申請者に対するアンケート調査に基づく共分散構造分析から、運転頻度が低いことが免許返納意思に働く関係性を導いている。

## 2. 免許返納の効果推計

### (1) 推計方法

本研究では、まず現在増加しつつあると報じられている運転免許自主返納の利用が、該当する高齢の運転者の数を減少させるのにどの程度の効果があるのかを確認する。そのため、将来20年間の年齢別の運転免許保有者の数を推計し、それが現状の運転免許返納率がさらに拡大していった場合にどのように変化するのかを調べることにした。

将来の免許保有者の推計では、性別・年齢層5歳ごとのコーホートを考え、平成25年度時点の免許保有率と、それ以前の5年間での各コーホートの保有率変化をもとに推計する方法を用いた。

29歳以下の階層での免許保有率は、そのほとんどは、新規に免許を取得する傾向によって決まると考えられる。そこで、この年齢階層については、平成25年時点とそれ

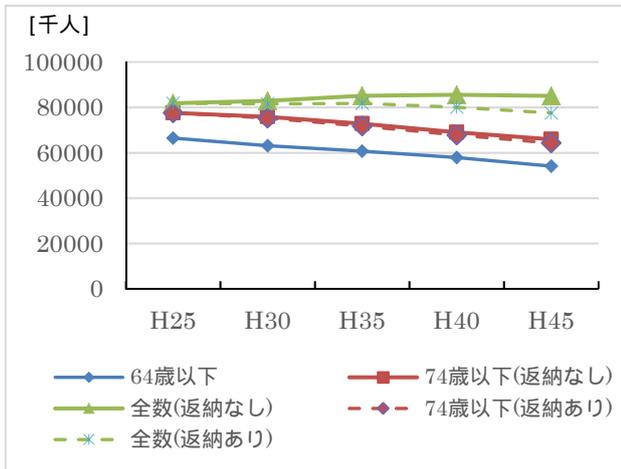


図-1 免許保有者数の推計結果

以前の5年間の保有率の変化が将来も同じトレンドで拡張すると仮定することにした。25～29歳の階層では男性では保有率94.1%、女性では87.0%であった。5年間の変化は、男性1.3ポイント、女性1.8ポイントの低下がみられ、若者の車離れの傾向を表現するものとなっている。将来も同程度の減少が続くものと仮定した。

30～69歳については、5年間で保有率の変化は性別および年齢を要因として決まり、それは将来も変わらないものと仮定した。その変化の状況として、性別および5歳幅の年齢階層ごとに平成20年から25年の間の変化を用いた。そしてこれを、基準年の性別・5歳階層別コーホートに対して適用することで、各コーホートの将来の免許保有率を推計した。ここでは、これらの年齢層での新規免許取得や失効・返納、また、保有者と非保有者との間での生存率の違いなどの影響が含まれていると考えられる。

本研究で考える高齢者の免許返納は、これよりも上の年齢層でのもの、具体的には65～69歳の階層が5年後70～74歳になるまでの間にどの程度返納されるか、あるいはそれより高齢の層がどのようになるかについて論じるものである。そこで、65～69歳の階層に達するまでについてはこのような仮定でコーホートに着目して推計することとした。

70歳以上の年齢層に関しては、免許返納・失効がないと仮定した場合と、現状の趨勢で免許返納が進むと仮定した場合の2通りの推計を行うこととした。免許返納・失効がないと仮定した場合には、性別・年齢コーホート別に人口問題研究所の将来人口推計で用いられている死亡率のみを用いて5年ごとの推計を行うこととした。また、免許返納が進むと仮定した場合については、生存する免許保有者数に対して設定した返納率を適用し、保有者数をさらに減少させることとした。

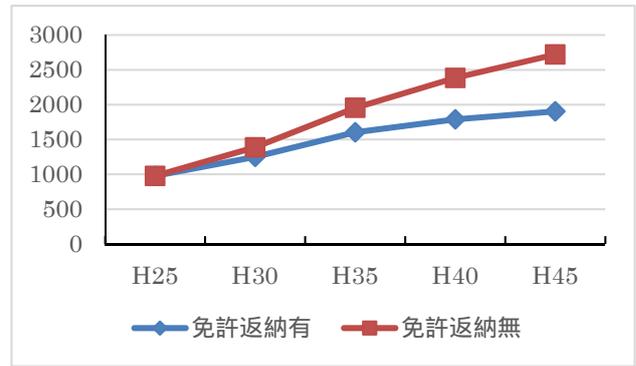


図-2 65歳以上の死亡交通事故件数の推計

(2) 年齢別免許保有者数の推計結果

ここでは、返納率として、H25年度の年齢層別の実績を用い、それが5年ごとに0.5ポイントずつ増加するものと想定した。

推計の結果を図-1に示す。図では64歳以下、74歳以下、それ以上を含むものの3つを示してある。それぞれの線と線の間部分部分が、65～74歳、および75歳以上の免許保有者数を意味している。

64歳以下の免許保有者が減少しているのに対し、全数ではさらに増加する傾向がみられるが、免許返納が進むと特に75歳以上の免許保有者で減少することが確認できる。H45推計で、65歳以上で約27%減、75歳以上で約34%程度の減少となることが分かった。

(3) 死亡事故件数への影響の推計

65歳の各年齢層ごとに、現状の運転免許保有者当たり死亡事故件数を求め、上記で求められた年齢別の運転免許保有者の推計値をかけることで、将来の各年齢層の死亡事故件数を推計した。結果を図-2に示す。

保有者数が約27%減であるのに対して、死亡事故件数は、最大で30%程度の減少が見込めることが分かった。

3. 都道府県別の返納率の特性

H21～25年の各年の都道府県別の免許返納率のデータに対して、クラスター分析を行うことにより、都道府県が表-1に示す6つのクラスターに分類された。

各クラスターに属する都道府県の返納率の動向についても表に示す。

直近では、返納率はさらに上昇しているが、今回の分析対象とした期間では返納率が高いものは少数であり、次の章でこれらに着目して、支援制度の状況を調べることにした。

表-1 免許返納率のクラスター分析の結果

クラスター	特徴	該当する都道府県
A	対象期間を通して返納率が比較的低い	青森 長崎 福岡 宮崎 山形 茨城 三重 山梨 京都 長野 佐賀 福島 岩手 宮城
B	対象期間の後半に返納率が向上している	兵庫 広島 埼玉 鹿児島 奈良 高知 神奈川
C	対象期間の前半に返納率が向上したが、全般的にはあまり高くない水準にある	富山 香川 大分 栃木 熊本 愛知 北海道 福井 石川 岐阜 秋田 群馬 千葉 山口 愛媛 和歌山 島根 徳島
D	対象期間の後半に返納率が大きく向上している	東京 大阪 沖縄
E	対象期間の前半に返納率が大きく向上し、その後多少低下している	静岡 滋賀 鳥取
F	対象期間の前半に返納率が大きく向上し、その後も維持している	新潟 岡山

#### 4. 免許返納支援制度の地域間比較

##### (1) 支援制度の情報収集

前章で抽出されたクラスターのうち、比較的高い返納率が確認されたクラスターD,E,Fと、比較的低いクラスターAの中から茨城県について、各都府県や警察のWeb情報を中心に、免許返納支援制度の実態を調べた。また、市町村についても可能な限り情報を確認した。その結果、の概要を表-2に示す。

##### (2) 支援制度の特徴

クラスターDEFでは新潟を除くすべてで、都府県内全域を対象に、タクシー助成と協力企業による割引やサービス等が行われていることがわかる。また新潟の場合には市町村で制度を有しているものが半数を越えていて、市町村主体の取り組みとなっていることがわかる。

一方、表に示した茨城をはじめとする上記以外では、道府県全域で利用できる支援制度の無いところが多く、さらに含まれる市町村で独自の支援制度を有するものの割合も低い傾向がみられた。

公共交通に関係するものとしては、この結果ではタクシーが主流であり、鉄道やバスに対する補助は多くはない。これは、都道府県内での鉄道やバスの整備状況や採算の状況が異なるため、都道府県内一律の方策としては位置づけにくいのではないかと考えられる。

一方、市町村ごとの制度では、表に示したものだけでなく、全般的に、コミュニティバスの運賃を割引くなどの政策も見られた。さらには公共交通事業者が自身の営業圏域で自主的に料金を割り引いている事例も見られた。これらの詳細については発表会にて示す。

##### (3) 関係機関ヒアリングの結果

茨城県内において、県内では先進的に独自の支援制度を進めている市町村にヒアリングを行った結果、次のような特徴があることがわかった。

- ・もともと高齢者の交通手段確保策を行政の政策に位置

表-2 代表的な都道府県の支援制度の概要(H27年時点)

		都道府県内全域対象の支援制度			独自の支援制度のある市町村数 / 都道府県内市町村数	
		公共交通料金の補助				
		鉄道	バス	タクシー		
D	東京	-	-		87	10/39
	大阪	-	-		75	4/43
	沖縄				7	0/41
E	静岡	-	-		404	13/35
	滋賀	-			188	13/19
	鳥取	-	-		4	8/19
F	新潟	-	-	-	-	17/30
	岡山				1711	0/27
A	茨城	-	-	-	-	9/33

づけていて、広報活動や乗車促進での住民への働きかけの経験がある

- ・財源確保も含め、公共交通部局と連携して進めている
- ・商店等との協力関係が望まれるが、財源の関係などで難しい(この面では茨城県内全般に進みが遅い)
- ・地理的にバス利用が困難な人もいるため、バスのみを助成対象としていたものをタクシーに広げることを検討している

一方、検討中の自治体からは次のような意見が得られた。

- ・もともと免許を持っていない人の移動環境が、まだ必ずしも十分に提供できていない面があり、返納者のみの優遇は難しい

また、双方の自治体で、今後の対象者の増加に対して安定的な財源の確保に懸念があるとする意見があった。

#### 5. まとめ

支援制度だけが免許返納を促進させる効果があるわけではないが、サービス内容が合致する対象者にとっては免許返納のきっかけとなりうるものであるから、できるだけ広く対象者のニーズに応えられるものであることが

望まれる。都道府県別に見た場合に、先進的な自治体ではその多くがタクシー補助を実施しており、個別交通になじんだ対象者の運転を断念させるためには必要性の高い方策であることが確認できた。

タクシー補助が利用者の移動環境の確保にどの程度貢献できているか、また行政のさまざまな政策のなかで対費用効果が十分であるのかはさらに精査が必要であるが、個別交通に近い交通手段の重要性が広く認められるようになってきたといえよう。

平成28年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」開催以降、運転免許更新時の検査強化などを軸に、急激にさまざまな話題が交わされるようになったきた。しかし、地方行政が自主免許返納制度に関連して取り組むべき施策、あるいはそれを含んだ政策全般としてのありかたについては、必ずしも十分に検討できるだけの情報の収集整理がなされているわけではなく、近隣先進自治体の模倣にとどまっている事例も

見受けられる。一層の効果的な施策とするためには、先進事例効果評価を含む、さまざまな立場での取り組みが重要であると考えられる。

本研究は、データ収集・整理で茨城大学元学生の森野氏、高柿氏の協力を得たものである。また調査に協力いただいた関係各位に感謝の意を表す。

#### 【参考文献】

- 1) 橋本成仁, 山本和生: 居住地域から見る運転免許返納者の特性把握, 都市計画学論文集, No.46(3), pp.769-774, 2011.
- 2) 大野耕平, 鈴木美緒, 屋井鉄雄: 高齢者の自動車運転挙動と運転免許返納意識に関する分析, 土木計画学研究講演集, No.50, 2014.
- 3) 元田良孝, 宇佐美誠史, 堀沙恵: 高齢者の運転評価と運転免許返納意識に関する研究, 交通工学論文集, Vol.3, No.2, pp.B\_1-B\_5, 2017.

(2018. 4. 27 受付)

## REGIONAL COMPARISON OF INCENTIVE SYSTEM TO RETURN DRIVING LICENSE

Minoru YAMADA