

運転免許返納後のイメージが 免許返納意識に及ぼす影響に関する研究

鈴木 雄¹・日野 智²・前田 優也³

¹正会員 秋田大学大学院理工学研究科 (〒010-8502 秋田県秋田市手形学園町1-1)

E-mail:yusuzuki@gipc.akita-u.ac.jp

²正会員 秋田大学大学院理工学研究科 (〒010-8502 秋田県秋田市手形学園町1-1)

E-mail:hino@gipc.akita-u.ac.jp

³正会員 秋田市都市整備部都市計画課 (〒328-0032 秋田県秋田市山王一丁目1-1)

E-mail:ac190268@city.akita.lg.jp

本研究では、免許返納に対するイメージについて運転免許の返納者と保有者を対象に比較を行った。その結果、保有者の方が悪いイメージを多く抱いていることが明らかとなった。免許返納後の生活は、返納前のイメージほど悪くない可能性が示された。このことから、一度免許返納後の生活を体験させることも免許返納の促進に有効と考えられる。免許保有者の免許返納意識に関する構造モデルを構築したところ、免許を返納することの正義感に対する良いイメージや、免許を返納することは自分が否定されているから嫌だと感じる悪いイメージが、免許返納意識に影響している結果となった。運転免許返納後に暮らしやすい交通環境や施策を整備することは当然であるが、免許返納を行うことが素晴らしいことだと感じられる社会の風潮を作ることも重要だと考えられる。

Key Words : *elderly people, relinquishment of the driver's license, consciousness survey and analysis*

1. はじめに

高齢ドライバーの死亡事故は依然として多い。平成30年度の原付以上運転者（第1当事者）の免許保有者10万人あたりの死亡事故件数は、35～39歳の2.84に対し、85歳以上では16.27となっている¹⁾。これらの高齢ドライバー事故から、運転免許の自主返納がすすめられている。

平成30年度の申請による運転免許の取消件数は約42万人となっている²⁾。免許保有人口に対する自主返納率は上昇しているものの、75歳以上免許保有者の返納率は約5%にとどまっている。平成29年3月の道路交通法の改正により、75歳以上の高齢運転者の免許更新が厳格化された。免許更新時の認知機能検査の成績が悪い場合には、運転免許の取り消し・停止が行われる場合がある。

運転免許の返納のあり方として、事故をきっかけに返納することが望ましくないことは明白だが、認知機能検査により運転免許を取り上げられることも好ましくないと考えられる。高齢になればなるほど、公共交通などへの交通手段の転換は難しいと考えられる。ある日突然運転免許を失った場合には、閉じこもりにつながることも懸念される。可能であるならば、自らの意思で、代替交

通への転換が容易な年齢のうちに運転免許を返納することが望ましい。

運転免許の自主返納の要因としては、歩行可能距離などの身体能力や、利用可能な代替交通の存在、きっかけ、運転免許自主返納特典など様々考えられる。本研究では、これらの要因の1つとして、運転免許の返納に対するイメージに着目した。同じ身体能力、同じ交通環境であるにも関わらず、運転免許を返納する人と、しない人が存在する。これらの違いは、返納後の生活に対するイメージであると考えた。運転免許返納後のイメージが良い人ほど、運転免許を返納する可能性がある。ここで、免許返納に関する良いイメージとは、歩く機会が増えることから健康に繋がることや、自家用車による個人での移動をやめることによる家族以外の人との会話の増加などが挙げられる。また、免許を返納することで正義感を得られることも考えられる。一方で、悪いイメージとは、移動の困難さや、趣味娯楽の減少などが挙げられる。運転免許を返納することにより自身が否定されていると感じることなども考えられる。

運転免許返納に関する研究は、これまでも行われてきた。橋本・恒藤³⁾は、運転免許返納意向と生活交通の

必要意識、主観的幸福感の関係について示している。これにより、運転免許返納意向は生活交通の支援意識と関係し、それらが地域愛着、主観的幸福度の向上に繋がる可能性について示している。

元田ら⁴⁾は、高齢者の運転評価と運転免許返納意識について分析を行っている。この結果、自身の運転の評価が低いほど運転免許返納意向が高まることや、苦手な運転行為がある場合に運転免許返納意向が高まることを示している。このことから、高齢者講習等で客観的な運転評価を認識させることが運転免許の自主返納に効果的であることを明らかとしている。

野田ら⁵⁾は、運転免許返納意識と個人属性や生活環境との関係について分析を行っている。これらのことから、運転免許の返納理由や、家族構成による免許返納意識について示している。

山本・橋本⁶⁾は、運転免許返納後の生活支援利用意向に関して分析を行っている。その結果、買い物支援活用意向に対しては、移動の困難や、地域利便性が関係していることを示している。

山本・橋本⁷⁾は、運転免許を返納した人と、運転免許を保有している人の違いに関する意識構造モデルの構築を行っている。これにより、身体の衰えや、運転しない生活への意識が、運転免許の保有者と返納者を分ける要因となっていることを示している。

内田・橋本⁸⁾は、中山間地の免許返納意向について分析を行っている。その結果、性別や年齢、最寄りバス停の運行本数など、免許返納意向に対する影響要因を示している。また、運行サービスの状況別による免許返納意向への影響も示している。

伊勢⁹⁾は、運転免許自主返納特典による運転免許返納意向について分析を行っている。その結果、バス運賃の割引や、タクシー運賃の割引など移動コストの低減を行うことが、運転免許返納に比較的重要であることを示している。

以上の研究では、運転免許を返納する際の要因について示されたものが多い。この中で、高齢者の運転免許返納に関する否定感や正義感などの返納のイメージについて主に分析されているものはない。本研究では、これらのイメージと免許返納意識との関係について示すことを目的とする。

2. 調査対象地と意識調査の概要

本研究では、運転免許返納者と運転免許保有者の免許返納に関するイメージについて分析を行うため、秋田県秋田市の高齢者に対して意識調査を行った。調査票は運転免許を返納した人（更新しなかった人）用および、運転

免許を保有している人用の2種類を作成している。調査票は秋田市の外旭川地区、千秋地区、飯島地区、新藤田地区の住宅に無作為に配布を行った。そのため、高齢者が居住しない住宅にも配布を行っている。高齢者の居住や、免許返納の有無を区別せずに配布を行っているため、調査票の回収率は低い。運転免許返納者(以下「返納者」)から58票(回収率1.9%)、運転免許保有者(以下「保有者」)から116票(回収率15.2%)の調査票の回収を行っている。調査票では、個人属性、普段の外出行動、自動車の運転について、運転免許返納後のイメージなどの質問を行っている。調査対象地である秋田市の高齢化率は高く、平成30年10月1日現在で31.0%となっている。表-1に調査の概要を示す。

表-1 意識調査の概要

調査票配布概要		
調査票配布対象：秋田市在住の60歳以上の高齢者		
調査票配布日：平成30年12月7日～8日		
調査方式：直接投函・郵送回収方式		
配布地区：外旭川、千秋、飯島、新藤田		
配布地区	65歳以上人口	65歳以上人口割合
外旭川	3,780	31.2%
千秋	1,238	30.0%
飯島	4,866	31.5%
新藤田	459	40.4%
調査内容		
・個人属性		
-性別 -年齢 -世帯構成 -歩行可能距離		
-外出頻度 -外出手段 -健康への不安		
-公共交通利便性認識 -買い物利便性認識		
-友人に会う頻度 -バス停までの距離		
-送迎してくれる人数		
・普段の外出		
-各買い物先名称、頻度、移動手段、滞在時間		
-各趣味娯楽先名称、頻度、移動手段、滞在時間		
-定期的な訪問箇所、頻度、移動手段、滞在時間		
・自家用車の運転（保有者のみ）		
-運転の自信 -家族の心配 -返納意思		
・自家用車の運転		
-事故の経験 -運転頻度（返納者は返納前のもの）		
・運転免許返納について		
-返納するきっかけ -返納前の行動		
-返納特典の認知 -返納への納得（返納者のみ）		
-返納後の満足度（返納者のみ）		
-返納を考えた期間（返納者のみ）		
・返納の良いイメージ		
-事故を起こさない安心 -特典の充実		
-返納の正義感 -徒歩が増えることによる健康		
-徒歩や公共交通が増えることによる会話増加 など		
・返納の悪いイメージ		
-買い物の大変さ -趣味娯楽の減少 -外出の困難		
-運転する楽しみ喪失 -否定されている気持ち など		

3. 回答者の基本特性

意識調査により得られた回答者の基本特性について示す。図-1に年齢構成、図-2に外出頻度、図-3に歩行可能距離、図-4に外出の不便さ、図-5に地域の公共交通利便性認識、図-6に地域の買い物の利便性認識、図-7に事故や違反の経験を示す。

年齢構成では、返納者の方が年齢が高い。75歳以上の割合をみると、返納者で58.6%、保有者で20.9%となっている。外出頻度は返納者の方が低い。週に1日以上外出する割合は、返納者で76.8%、保有者で93.9%となっている。歩行可能距離では、返納者の方が短い。500m以下の歩行しかできない割合は、返納者で39.7%、保有者で8.7%となっている。外出の不便さでは、返納者の方が不便に感じている。外出の不便さについて「不便を感じる」「やや不便を感じる」と回答した割合は、返納者で67.2%、保有者で17.7%となっている。地域の公共交通利

便性認識では、返納者の方がやや不便に感じている。地域の公共交通利便性について「やや不便」「不便」と回答した割合は、返納者で49.1%、保有者で41.4%となっている。地域の買い物の利便性では、返納者の方が不便に感じている。地域の買い物の利便性について「やや不便」「不便」と回答した割合は、返納者で53.4%、保有者で7.9%となっている。事故や違反の経験では、「交通事故を起こした」「交通違反をした」経験の割合は、返納者と保有者であまり変わらない。「交通事故に巻き込まれた」経験では返納者の方が多くなっている。

次に、返納者の免許返納における満足度と、免許返納のきっかけについて示す。図-8に免許返納における満足度を示す。また、図-9に免許返納のきっかけについて示す。免許返納における満足度では、「返納してとても良かった」「返納してまあまあ良かった」と回答した人が82.5%であったのに対し、「やや返納しない方が良かった」「返納しない方が良かった」と回答した人も17.5%存在した。免許返納のきっかけでは、「運転に不安を感

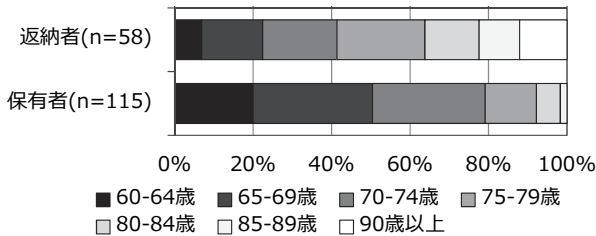


図-1 年齢構成

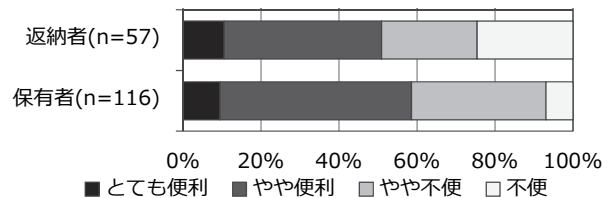


図-5 地域の公共交通利便性

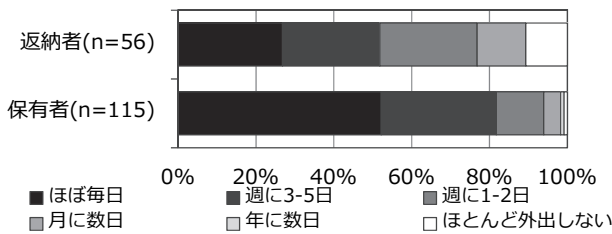


図-2 外出頻度

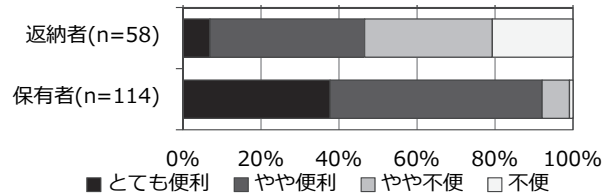


図-6 地域の買い物の利便性

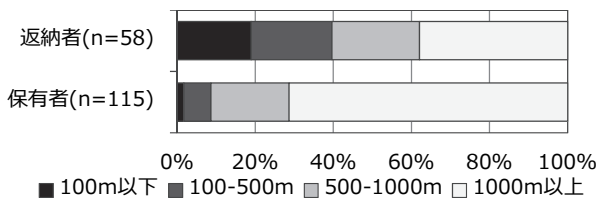


図-3 歩行可能距離

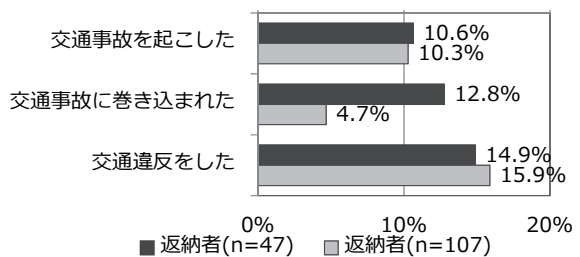


図-7 事故や違反の経験

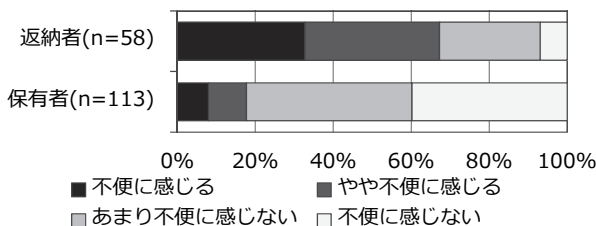


図-4 外出の不便さ

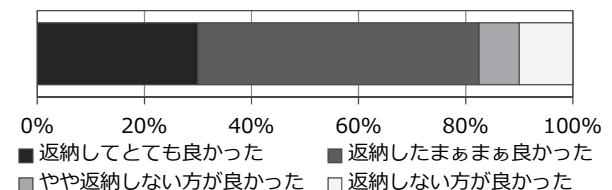


図-8 免許返納における満足度 (返納者)

じた」と「免許更新のタイミングだった」の割合がもっとも高く33.3%となっている。また「家族に返納を勧められた」が31.0%、「身体的に運転が厳しくなった」が26.2%、「車を手放すタイミングだった」が26.2%となり、これらの割合も高くなっている。

次に、保有者の運転への自信、運転に対する家族などからの心配、運転免許返納意識について示す。図-10に運転への自信、図-11に運転への心配、図-12に免許返納意識について示す。運転への自信について「自信がある」「多少自信がある」と回答した人は84.1%であった。運転に対する家族などからの心配では「特に何も言われない」と回答した人が70.8%であるのに対し、「たまに心配だと言われる」「よく心配される」と回答した人は29.2%であった。運転免許返納意識では、「近々返納したい」「近々返納しようか迷っている」と回答した人が3.5%、「将来は返納しようと思っている」と回答した人

が72.6%、「返納するつもりはない」と回答した人が23.9%であった。

ここまで、本調査における回答者の基本的な特性について示した。

4. 免許返納に関するイメージ

(1) 免許返納に関するイメージ比較

本研究では、免許返納に対するイメージについて分析を行っている。良いイメージとして「交通事故の不安が減少すること」や「免許返納特典が充実していること」、「免許返納することの正義感」、「意識的に運動することによる健康」など10項目を設定した。また、悪いイメージとして「買い物が困難になること」や「重い荷物の運搬が困難になること」、「近隣店舗のみしか利用できなくなること」、「趣味娯楽の頻度が減少すること」など12項目を設定した。さらに、保有者のみへの質問として「運転免許返納は自分が否定されているようで嫌である」や「車の運転に自信があるので、まだ返納しなくても良いと思う」など3項目を設定した。これらのイメージ項目については、秋田大学計画系の学生7名によるブレインストーミング法により選定を行っている。返納者に対しては、これらのイメージ項目について過去形式で質問を行っている。例えば「免許返納したことにより、交通事故の不安が減少した」などである。一方で保有者に対しては、予想形式で質問を行っている。例えば「免許返納をすることにより、交通事故の不安が減少すると思う」などである。これらの免許返納したことによる意識と、免許返納する前のイメージとの比較を行う。

図-13に運転免許返納に対する良いイメージとして、返納者と保有者の比較を示す。また、図-14に運転免許返納に対する悪いイメージとして返納者と保有者の比較を示す。これらは、各設問に対し「あてはまる」「やや

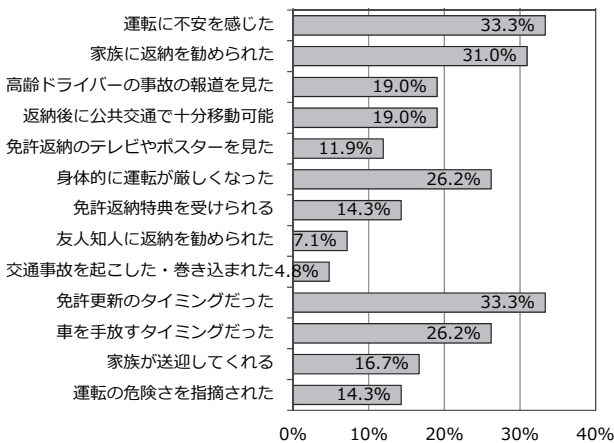


図-9 免許返納のきっかけ (返納者)

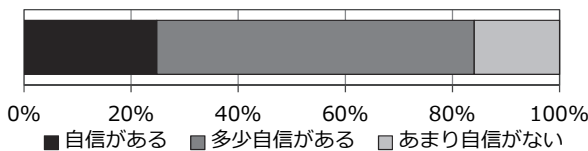


図-10 運転への自信 (保有者)

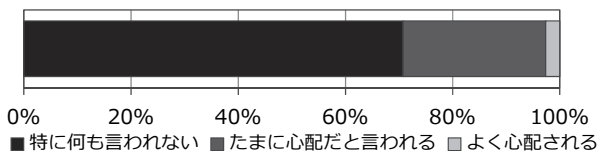


図-11 運転への心配 (保有者)

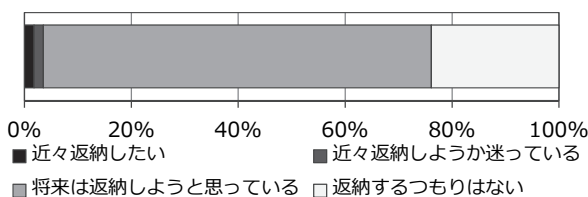


図-12 運転免許返納意識 (保有者)

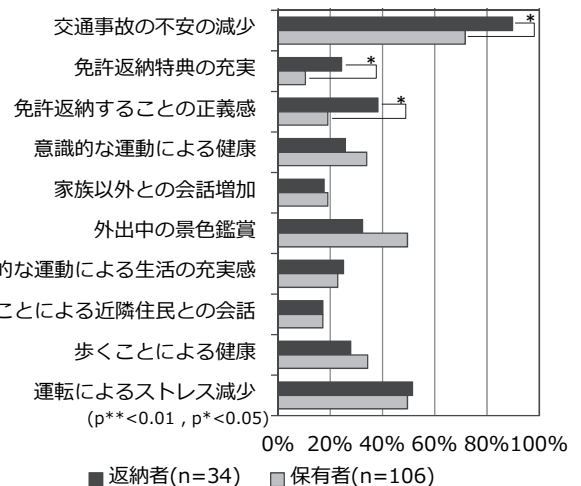


図-13 運転免許返納に対する良いイメージ

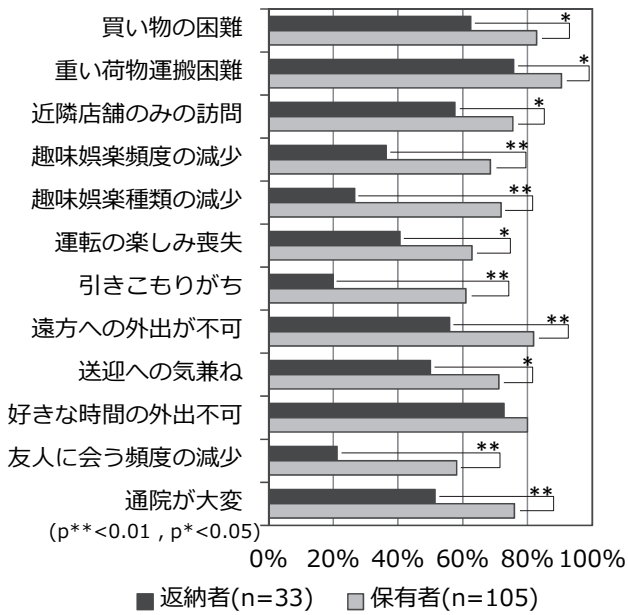


図-14 運転免許返納に対する悪いイメージ

あてはまる」と回答された割合である。

免許返納に関する良いイメージについて「あてはまる」「ややあてはまる」と回答された割合は、返納者では「交通事故の不安の減少」が89.7%、「運転によるストレス減少」が51.4%、「免許返納することの正義感」が38.2%と高くなっている。一方で保有者では「交通事故の不安減少」が71.7%、「運転によるストレス減少」が49.5%、「外出中の景色鑑賞」が49.5%と高くなっている。これらの回答された割合について、返納者と保有者とで母比率の差の検定を行った。その結果、「交通事故の不安減少」「免許返納特典の充実」「免許返納することの正義感」で5%の有意差が認められた。これらの項目で、保有者よりも返納者の割合が高い。

免許返納に関する悪いイメージについて「あてはまる」「ややあてはまる」と回答された割合は、保有者では「重い荷物の運搬困難」が75.8%、「好きな時間の外出不可」が72.7%、「買い物の困難」が62.5%と高くなっている。一方で返納者では「重い荷物の運搬」が90.5%、「買い物の困難」が82.9%、「遠方への外出が不可」が81.9%と高くなっている。これらの回答された割合について、返納者と保有者とで母比率の差の検定を行った。その結果、「趣味娯楽頻度の減少」「趣味娯楽種類の減少」「引きこもりがち」「遠方への外出が不可」「友人に会う頻度の減少」「通院が大変」で1%の有意差、「買い物の困難」「重い荷物運搬困難」「近隣店舗のみの訪問」「運転の楽しみ喪失」「送迎への気兼ね」にて5%の有意差が認められた。すべての項目で返納者よりも保有者の割合の方が高い。以上のことより、返納者と保有者の免許返納に関するイメージの差について明らかとした。これらのことから、免許返納後の生活は、

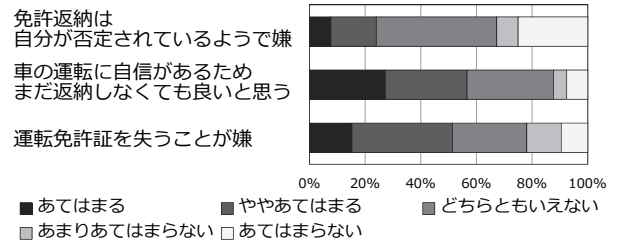


図-15 運転免許返納に対する悪いイメージ (保有者)

返納前のイメージほど悪いものではない可能性が示された。一度免許返納後の生活を体験させることも返納意識向上に有効と考えられる。ただし、これらの分析からは、イメージと免許返納の因果関係については示せていない。これらのイメージを持っていたから免許返納したのか、免許返納した結果これらのイメージを抱いたかについて明らかとするためには、追加の調査が必要である。

次に、図-15に免許返納における否定感などについて示す。これらの質問に「あてはまる」「ややあてはまる」と回答された割合では、「免許返納は自分が否定されているようで嫌」が24.0%、「車の運転に自信があるためまだ返納しなくても良いと思う」が56.6%、「運転免許証を失うことが嫌」が51.4%となっている。免許返納することにより否定されていると感じる人の存在が確認できる。

(2) 免許返納に関するイメージ因子

前節で示した免許返納に関するイメージの因子を抽出するため、因子分析を行った。因子の単純構造化を行うため、プロマックス法による斜交回転を用いた。それぞれの因子分析により固有値以上の抽出された因子を示す。これらの因子分析の結果として、表-2に返納者の良いイメージ因子、表-3に返納者の悪いイメージ因子、表-4に保有者の良いイメージ因子、表-5に保有者の悪いイメージ因子を示す。

因子分析の結果、返納者の良いイメージについて2因子、返納者の悪いイメージについて3因子、保有者の良いイメージについて3因子、保有者の悪いイメージについて3因子の抽出を行っている。因子負荷量から判断して、返納者の良いイメージについて第1因子を「効果認識」、第2因子を「他者との関係」とした。また、返納者の悪いイメージについて第1因子を「趣味減少」、第2因子を「外出困難」、第3因子を「通院困難」とした。さらに、保有者の良いイメージについて第1因子を「他者との関係」、第2因子を「健康」、第3因子を「正義感」とした。また、返納者の悪いイメージとして第1因子を「外出困難」、第2因子を「趣味減少」、第3因子を「否定」とした。

保有者の免許返納に対する良いイメージ因子として、「正義感」、悪いイメージ因子として「否定」が抽出さ

表-2 免許返納に対する良いイメージ因子 (返納者)

	変数	因子1	因子2
		寄与率: 32.4%	寄与率: 18.8%
効果認識	歩くことによる健康	1.071	-0.241
	歩くことによる近隣住民との会話	0.785	0.090
	意識的な運動による生活の充実感	0.648	0.202
	運転によるストレス減少	0.639	0.226
	意識的な運動による健康	0.488	0.098
	免許返納特典の充実	0.397	0.048
	交通事故の不安の減少	0.397	0.160
他者との関係	家族以外との会話の増加	-0.039	0.746
	免許返納したことの正義感	0.099	0.727
	外出中の景色鑑賞	0.217	0.574

表-4 免許返納に対する良いイメージ因子 (保有者)

	変数	因子1	因子2	因子3
		寄与率: 45.3%	寄与率: 7.5%	寄与率: 7.5%
他者との関係	家族以外との会話の増加	0.942	-0.139	0.072
	外出中の景色鑑賞	0.706	0.139	0.020
	歩くことによる近隣住民との会話	0.693	0.230	-0.006
健康	歩くことによる健康	0.151	0.941	-0.199
	意識的な運動による健康	-0.093	0.684	0.165
	意識的な運動による生活の充実感	0.385	0.528	0.074
	運転によるストレス減少	0.196	0.457	0.210
正義感	免許返納特典の充実	0.101	0.055	0.570
	免許返納したことの正義感	-0.129	0.392	0.507
	交通事故の不安の減少	0.121	-0.078	0.482

表-3 免許返納に対する悪いイメージ因子 (返納者)

	変数	因子1	因子2	因子3
		寄与率: 33.9%	寄与率: 13.1%	寄与率: 12.9%
趣味減少	趣味娯楽頻度の減少	0.989	0.062	-0.128
	趣味娯楽種類の減少	0.873	0.013	-0.099
	友人に会う頻度の減少	0.666	-0.273	0.383
	近隣店舗のみの訪問	0.460	0.378	-0.070
	遠方への外出が不可	0.445	0.249	0.208
外出困難	好きな時間の外出不可	-0.012	1.002	0.005
	買い物の困難	0.004	0.636	0.207
	重い荷物運搬困難	-0.025	0.610	-0.107
	送迎への気兼ね	0.097	0.606	0.302
通院困難	通院が大変	-0.019	0.126	0.942
その他	引きこもりがち	0.362	0.044	0.069
	運転の楽しみ喪失	0.340	0.318	0.035

表-5 免許返納に対する悪いイメージ因子 (保有者)

	変数	因子1	因子2	因子3
		寄与率: 25.9%	寄与率: 15.2%	寄与率: 10.3%
外出困難	重い荷物運搬困難	1.056	-0.103	-0.066
	買い物の困難	0.780	0.149	-0.107
	近隣店舗のみの訪問	0.516	0.281	0.004
	遠方への外出が不可	0.455	0.190	0.080
	通院が大変	0.405	0.252	0.236
趣味減少	趣味娯楽種類の減少	0.037	0.984	-0.033
	趣味娯楽頻度の減少	0.212	0.790	-0.059
	友人に会う頻度の減少	0.215	0.458	0.079
	好きな時間の外出不可	0.244	0.395	-0.020
否定	免許返納は否定されている	0.031	0.008	0.995
	免許を失うことが嫌	0.000	0.041	0.544
その他	運転への自信	-0.035	0.265	0.249
	引きこもりがち	0.277	0.336	0.195
	運転の楽しみ喪失	0.046	0.256	0.174
	送迎への気兼ね	0.268	0.215	0.103

れている。これらの「誇り」に関する部分においても免許返納のイメージの構成要素となっていることがわかる。これらのイメージの因子が免許返納意識に影響していることが考えられる。

(3) 免許返納意識構造モデル

免許返納意識に与える影響要因の構造について明らかとするため、免許返納イメージに関する免許返納意識構造モデルの構築を行った。前節で扱ったイメージについて、共分散構造分析を行っている。ここでは、保有者のモデルを示す。共分散構造分析を行うにあたり、免許返納意識として、「近々返納したい」「近々返納しようか迷っている」「将来は返納しようと思っている」と回答した人を「返納意識あり:1」、 「返納するつもりはない」と回答した人を「返納意識なし:0」とした。

各イメージについては、「他者との関係」「健康」「正義感」「外出困難」「趣味減少」「否定」のそれぞれの平均値を用いている。その際には「あてはまる:5」「ややあてはまる:4」「どちらともいえない:3」「あまりあてはまらない:2」「あてはまらない:1」として計算を行っている。これらの平均値について信頼性分析を行った結果、すべての項目で信頼係数0.80以上となった。

さらに、運転への自信としては「自信がある:4」「多少自信がある:3」「あまり自信がない:2」「自信がない:1」としている。また、家族などからの運転への心配として「よく心配される:3」「たまに心配だと言われる:2」「特に何も言われない:1」としている。同居の有無としては「子どもとの同居あり:1」「子どもとの同居なし:0」としている。

これらや他の個人属性、意識について各変数間のパスを探索的に繋ぎ、すべてのパスが有意かつ、GFIおよびAGFIの値が十分に高くなるよう繰り返し分析を行った。その結果「趣味減少」については、有意なパスが得られず、モデルから削除した。また、本モデルでは、歩行可能距離や、運転頻度、公共交通の利便性認識などについても有意なパスが得られなかった。これは、将来の返納も含めた返納意識について構造モデルを作成していることが要因の1つと考えられる。図-16に作成したモデルと標準化解を示す。モデルから、免許返納に対する「良いイメージ」が免許返納意識を促進し、「悪いイメージ」が免許返納意識を阻害する構造が示されている。「良いイメージ」へのパスの標準化解は「他者との関係」で

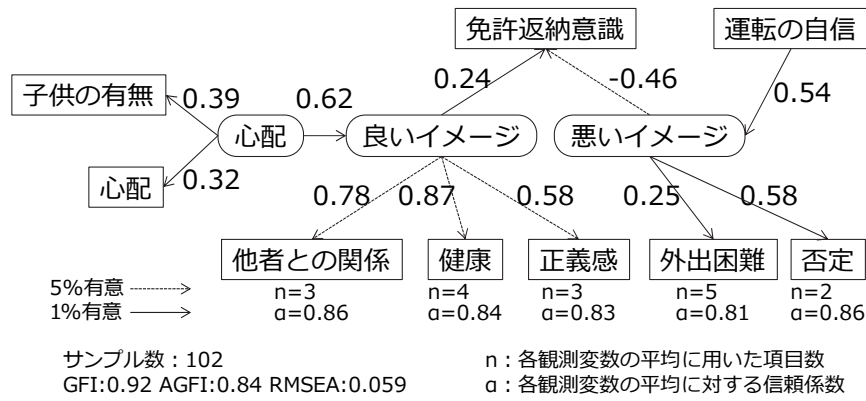


図-16 運転免許返納意識に関する共分散構造モデル

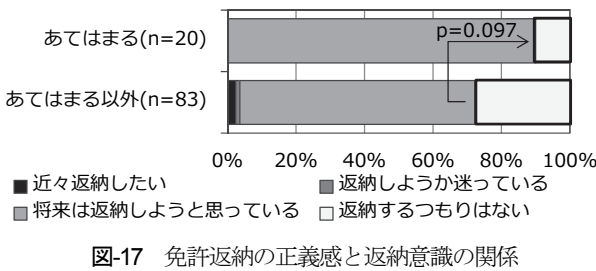


図-17 免許返納の正義感と返納意識の関係

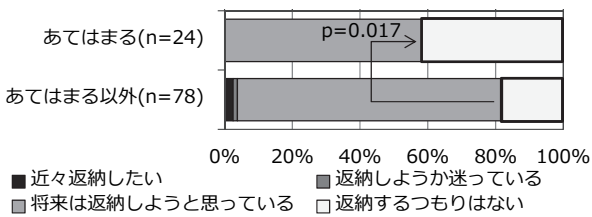


図-18 免許返納の否定感と返納意識との関係

0.78, 「健康」で0.87, 「正義感」で0.58となっている。「健康」への良いイメージが「良いイメージ」の潜在変数に比較的關係していることがわかる。「悪いイメージ」へのパスの標準化解は「外出困難」で0.25, 「否定」で0.58となっている。「否定」への悪いイメージが「悪いイメージ」の潜在変数へ比較的關係していることがわかる。「免許返納意識」へのパスの標準化解は「良いイメージ」で0.24, 「悪いイメージ」で-0.46となっている。「免許返納意識」へは, 「良いイメージ」よりも「悪いイメージ」が影響している結果となっている。

ここで, 良いイメージの「正義感」と, 悪いイメージの「否定」について, 免許返納意識との関係の詳細をみる。これらの因子の代表的な質問項目である「免許返納したという正義感を感じよう」および「免許返納は自分が否定されているようで嫌だ」の各設問と, 免許返納意識との関係について分析を行う。図-17に免許返納の正義感と返納意識との関係, 図-18に免許返納の否定感と返納意識との関係について示す。「免許返納するつもりはない」と回答された割合をみると, 「免許返納したと

いう正義感を感じよう」に「あてはまる(あてはまる・ややあてはまる)」と回答した人では10.0%となっている。その一方で「あてはまる以外(どちらともいえない・あまりあてはまらない・あてはまらない)」と回答した人では27.7%となっている。両者の比率に10%の有意差傾向がみられる。また, 「免許返納するつもりはない」と回答された割合は, 「免許返納は自分が否定されているようで嫌だ」に「あてはまる(あてはまる・ややあてはまる)」と回答した人では41.7%となっている。その一方で「あてはまる以外(どちらともいえない・あまりあてはまらない・あてはまらない)」と回答した人では17.9%となっている。両者の割合に5%の有意差がみられる。免許返納の正義感や, 否定感についても, 免許返納意識に影響していることが示されている。

5. まとめ

本研究では, 運転免許の返納に関するイメージについて分析を行った。返納者と保有者のイメージ比較を行ったところ, 保有者の方が悪いイメージを多く抱えていることが明らかとなった。免許返納後の生活は, 返納前のイメージほど悪いものではない可能性がある。これらのことから, 急に免許返納を迫るのではなく, 一度免許返納後の生活を体験させることも有効と考えられる。

保有者に対し, 免許返納意識の共分散構造モデルの構築を行った。その結果, 免許を返納することの正義感に対する良いイメージや, 免許を返納することは自分が否定されているから嫌だと感じる悪いイメージが, 免許返納意識に影響している結果となった。近年, 高齢ドライバー事故の報道から, 高齢ドライバーの身体能力や運転能力, 判断能力の低下も指摘されている。運転できないほど身体能力や判断能力が低下した人が免許を返納するといった構図は否定感をあおり, かえって免許返納を阻害する可能性もある。運転免許を返納した後に暮らしや

すい交通環境や施策を整備することは当然重要ではあるが、それと同時に、免許返納を行うことが素晴らしいことだと感じられる社会の風潮を作ること必要だと考えられる。これらの社会の中で、高齢ドライバー自身も納得し、代替交通への転換が容易な年齢から免許返納されることに期待したい。

本研究では、運転免許の返納者と保有者のイメージから、免許返納意識について分析を行った。免許を返納することの正義感に対する良いイメージや、免許を返納することは自分が否定されているから嫌だと感じる悪いイメージについて扱ったが、実際どのような施策によりこれらのイメージが醸成されるかについては明らかとしない。今後は、これらのイメージが醸成される環境や、施策などについて追加の調査が必要といえる。

参考文献

- 1) 警察庁：平成 30 年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について，<https://www.npa.go.jp/news/release/2019/20190212001jikosibou.html>，2019/09/15 閲覧。
- 2) 警察庁：運転免許統計平成 30 年版，http://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/h30/h30_main.pdf，2019/09/15 閲覧。
- 3) 橋本成仁，恒藤佑輔：住民主体の生活交通支援意識と主観的幸福感との関係に関する研究—運転免許返納意向に着目して—，土木学会論文集 D3（土木計画学），Vol.74 No.5，pp.1291-1299，2018。
- 4) 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.B1-B5，2017。
- 5) 野田宏治，山岡俊一，大森峰輝，荻野弘：高齢運転者を対象とした運転免許返納制度に関する研究，豊田工業高等専門学校研究紀要，Vol.47，pp.19-24，2015。
- 6) 山本和生，橋本成仁：免許返納後の生活支援利用意向に関する研究，土木学会論文集 D3（土木計画学），Vol.69 No.5，pp.441-448，2013。
- 7) 山本和生，橋本成仁：免許返納を行うための要因と意識構造に関する研究，都市計画論文集，Vol.47 No.3，pp.763-768，2012。
- 8) 内田元喜，橋本成仁：中山間地域における免許返納意向に関する研究，都市計画論文集，Vol.45 No.3，pp.691-696，2010。
- 9) 伊勢昇：運転免許自主返納特典ニーズと運転免許保有者特性の関連分析，交通工学論文集，Vol.2 No.2，pp.A59-A64，2016。

(2019. 10. 4受付)

A STUDY ON THE IMAGINE OF LIFE AFTER RELINQUISHMENT OF THE DRIVER'S LICENCE

Yu SUZUKI, Satoru HINO and Yuya MAEDA