

福岡県那珂川市における高齢者の生活行動と利用交通に関する研究

九州大学 学生会員 吉田 裕彦
九州大学 正会員 大枝 良直
九州大学 正会員 外井 哲志

1. はじめに

わが国では急速に高齢化が進んでおり、それに伴い高齢ドライバーも年々増加している。高齢になると心身ともに機能が低下し、判断・行動が遅れることから事故を起こす危険性が高まっている。わが国では、1998年に道路交通法が改正され、運転免許自主返納制度が初めて導入された。しかし、現在も高齢者の運転免許返納率は依然として低いままである。

本研究では、免許返納後もある程度満足できる交通環境を計画するため、その前段階として高齢者の交通行動を把握・調査し、分析する。

運転免許返納に関する研究はこれまでもいくつか見られる。免許返納者の居住地特性に着目したものとして、橋本ら¹⁾は、運転免許返納者はバス停や病院等の施設に近いところに居住している傾向にあり、中山間地域のような自動車に依存しなければならない地域では返納が進んでいないということを報告している。返納意識に着目したものとして、元田ら²⁾は、高齢者の運転評価と運転免許返納意識について調査し、運転頻度が低い人、運転の自己評価の低い人、苦手な運転行為がある人は運転免許返納の意識が比較的高いことを明らかにした。都市政策、交通政策に着目したものとして、加藤³⁾は、運転免許返納後の代替交通手段が確保されていることが返納者の多さに繋がっており、タクシーや路線バス等地域公共交通の利用促進にも繋がっていることを示した。上記のように免許返納は公共交通の利便性の向上が条件であることが示唆されているが、高齢者の活動時間帯や外出頻度、活動範囲等を考慮し、運行頻度・バス停の配置等の具体的な公共交通サービスに着目した研究は見られない。

2. 研究方法

高齢者の普段の生活行動を知るため、福岡県那珂川市でアンケート調査を行った。調査の概要を表1に示す。表1に示すように、本アンケートではサンプル数が29件で十分なものとは言えない。これは、個人情報保護法により、容易に情報が得られないことに加え、表中の調査項目(2)「外出行動記録用紙」では2週間にわたって外出行動を記録しなければならず、説明や記録の補助等に時

表1 アンケート調査概要

項目	南面里地区	成竹／松木地区
調査対象	地区の老人会加入者	
配布日	2019年10月15日	2019年10月7日
配布方法	老人会にて直接配布	市役所にアンケート送付、アンケートに回答する意思を示した区に配布
配布部数	30部	11部(成竹地区10部、松木地区1部)
主な調査項目	(1)外出行動及び交通に関する基本アンケート(個人属性、免許の有無等) (2)外出行動記録用紙(2週間の外出先、目的、時間帯、利用交通手段等)	
回収方法	各個人から区長、市役所を通じて回収	
回収状況	18部 回収率：60%	11部(成竹地区10部、松木地区1部) 回収率：100%

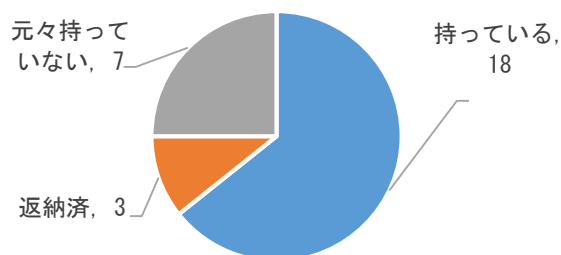


図1 回答者の免許の有無

間を要したため、多数への拡張は困難であった。

3. 結果

3-1 回答者の免許の有無

表1に示す回答者29人中、有効回答数は28であった。回答者の免許の有無を図1に示す。28人中、運転免許を現在持っているのは18名(うち男性11人)、すでに返納した人は3名(うち男性1人)、元々持っていない人は7名(全員女性)であった。

3-2 免許所有者の運転頻度・運転免許返納意向

免許所有者18人を対象に運転頻度と運転免許返納意向を尋ねた。その結果について図2と図3に示す。図2では1ヶ月あたりの運転頻度を取り上げ、2日に1回以上運転する人が11名と免許所有者全体の6割以上を占めているが、その一方で、免許を持っはいるが月に10日以下しか運転しない人も3人見受けられた。図3では運転免許返納意向を示しているが、返納を前向きに検討し

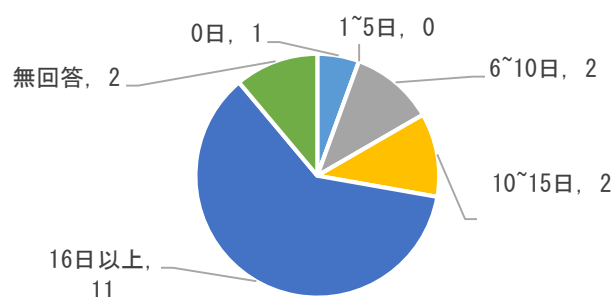


図2 免許所有者の1ヶ月あたりの運転頻度

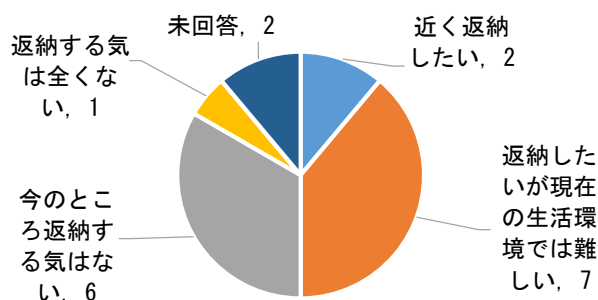


図3 免許所有者の免許返納意向

ている人は18人中1割に当たる2名と少なかった。

3-3 返納者の生活の変化

運転免許返納者3名を対象に、返納前の運転頻度、返納前後における生活の変化を尋ねた。その結果について表2～表3に示す。表2は返納前の1ヶ月あたりの運転頻度を示し、定期的に運転していた人が1名、ほとんど運転していなかったが2名であった。また、表3は免許返納前後における外出・買物・通院の変化の有無について示している。ここで「外出」は買物・通院も含めた、家や通勤先からよそへ出かけるすべての行動とする。3名とも外出頻度は減り、外出目的は変わったと回答した。また、外出の中でも特に買物・通院行動については個別に調査した。買物頻度は3名とも減ったと回答し、買物利用店舗は1名が変わったと回答した。通院頻度は1名が減ったと回答したが、通院先が変わった人はいなかった。これらより、免許返納者は返納前後で生活の一部に変化が生じている、と言える。

3-4 外出頻度の違い

2週間の外出日数平均は、免許所有者(15名)では8.27回、非所有者(10名)では6.20回であった。表4は、この両者で外出日数に統計的に有意な差があるか検定を行った結果で、10%水準で有意であった。なお免許非所有者は、免許返納者と元々免許を持っていない人の合計とする。

4. おわりに

免許返納後もある程度満足できる交通環境を計画する前段階として、高齢者の交通行動を分析するという目的

表2 運転免許返納前の運転頻度

項目	人数
定期的に行っていた	1名
ほとんどしていなかった	2名

表3 免許返納前後における外出・買物・通院の変化の有無

項目	変化した		変化なし
	増	減	
外出頻度	0名	3名	0名
外出目的	3名		0名
買物頻度	0名	3名	0名
買物利用店舗	1名		2名
通院頻度 ^{※)}	0名	1名	1名
通院先 ^{※)}	0名		2名

※)通院頻度、通院先について3人中1人は無回答であった。

表4 検定結果

	所有者	非所有者
平均	8.27	6.20
分散	22.21	5.51
観測数	15	10
仮説平均との差異	0	
自由度	22	
t	1.45*	

で、福岡県那珂川市でアンケート調査を行った。分析して得られた知見は以下の通りである。

- ・免許所有者のうち6割以上の方は1ヶ月のうち半数以上運転している一方、10日以下の人も一定数いる。
- ・免許所有者で返納に対し前向きな人は少ない。
- ・免許返納者は、返納前後で生活の一部に変化が生じている。
- ・免許所有者と非所有者では外出日数に違いが見られた。

今後の課題としては、免許所有者と非所有者との間で公共交通利用範囲の有無等を比較する。また、生活環境が異なるケースにおいてもアンケート調査を実施し、サンプル数を増やして分析し、今回得られた知見が妥当かどうか精査していく必要がある。

参考文献

- 1) 橋本和仁、山本和生：居住地特性から見る運転免許返納者の特性把握、都市計画論文集、Vol.46、No.3、pp.769-774、2011
- 2) 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、第3巻、第2号(特集号B)、pp.B_1-B_5、2017
- 3) 加藤博和：自動車運転免許返納政策に対する事業者・自治体の取り組み状況と課題、交通学研究第59号、pp.197-204、2016