

## 第3章 国内アンケート調査

### 3-1 アンケート実施概要

#### 3-1-1 目的

高齢者（65歳以上の者。以下同様。）における先端技術の認識、先端技術に関する要望、運転免許の自主返納状況及び交通安全に関する認識状況を明らかにするため、国民の交通安全意識等に関するアンケート調査を行う。

#### 3-1-2 調査対象

インターネット調査会社が有するモニターから、全国の65歳以上の者を対象として、下表のような割付により、都市部、地方都市、過疎地に在住の者から均等に回答を回収できるようにした。

図表 3-1 サンプル割付表

		免許保有状況		計
		免許保有者	自主返納者等	
地区区分	都市部	208	208	416
	地方都市	208	208	416
	その他	208	209	417
	過疎地	208	43	251
計		832	668	1,500

「免許保有者」は、自動車に係る免許（普通自動車を運転できる免許）を保有している人とした（図表 3-2 の「免許保有状況(1)」参照）。

「自主返納者等」は、運転免許の全部の自主返納者及び一部の自主返納者、免許を更新せずに置いておき、そのまま自主的に失効させた者とした（図表 3-2 の「免許保有状況(2)」参照）。

総務省が示す「地方公共団体の区分」を基に、「都市部」は特別区及び指定都市、「地方都市」は中核市及び施行時特例市とした。「過疎地」はその他の市町村のうち、過疎地域自立促進特別措置法により過疎地域とされている市町村とした。「その他」は、「都市部」「地方都市」「過疎地」以外の市町村とした。

「都市部」「地方都市」「その他」「過疎地」の地区別の交通安全に関する分析ができるように、それぞれから一定のサンプルを取得できるように割付を行った（図表 3-2 の「住所の地区区分」参照）。なお、調査対象とする地域ブロックは北海道、東北、関東、北陸、東海、近畿、中国、四国、九州、沖縄までを網羅している。

「免許保有者」「自主返納者等」別の交通安全に関する分析ができるように、それぞれから一定のサンプルを取得できるように割付を行った。

地区区分別の「免許保有者」「自主返納者等」の統計情報がないため、基本的に均等な割付とした。ただし、過疎地の自主返納者等は該当者が少ないため、他の区分より少ない割付となっている。

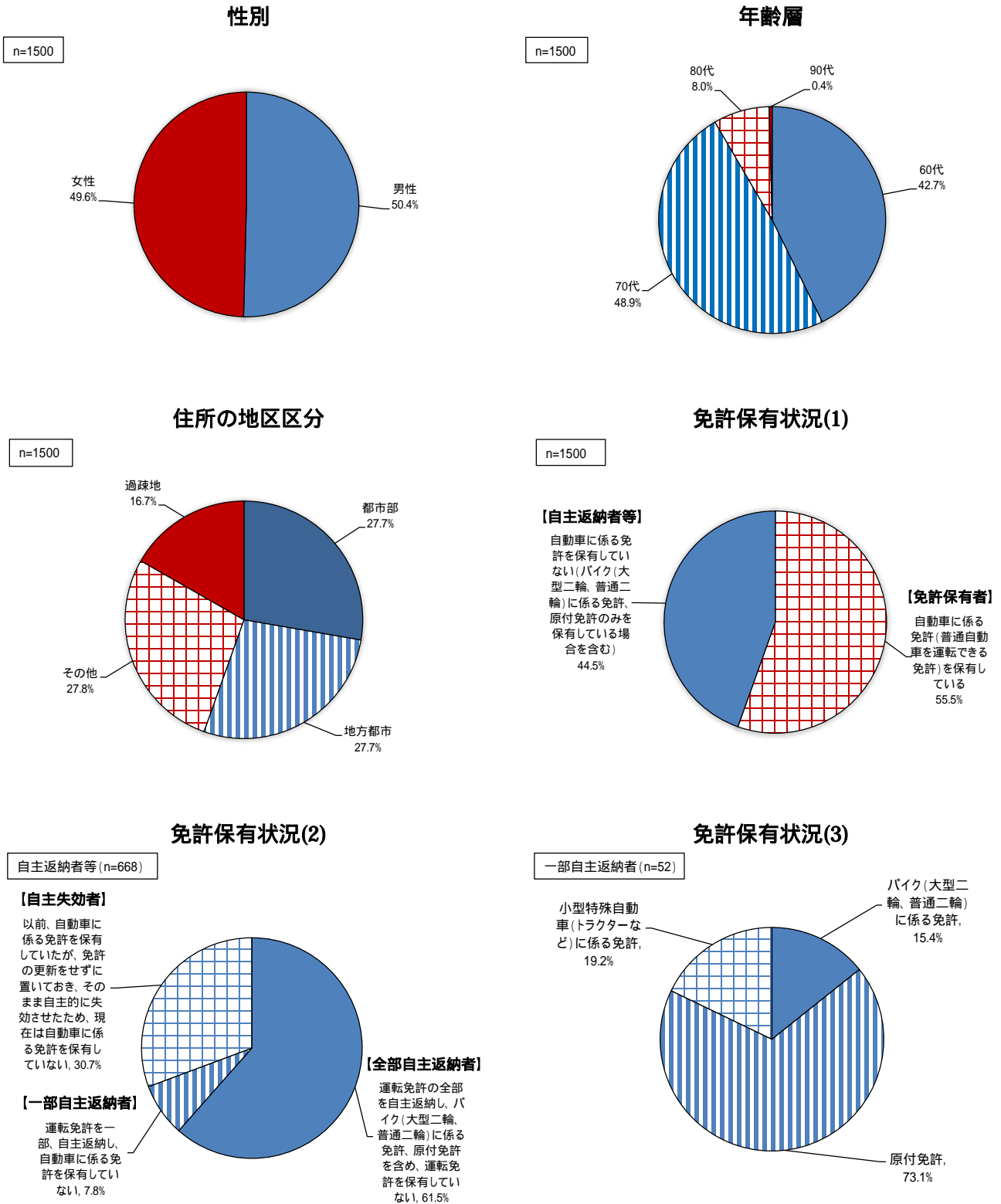
性別や年齢（65歳以上、上限なし）についてはランダムにサンプリングした。

#### 3-1-3 調査時期

2020年12月～2021年1月

### 3-1-4 回答者の属性

図表 3-2 回答者属性



## 3-2 結果概要

### 3-2-1 運転免許に関する認識

- 1 自主返納者等が自主返納等をした理由は、「自身の運転に自信がなくなったから」、「高齢ドライバーが関係する重大な事故のニュースを見たから」及び「自身で運転するのが疲れるようになったから」が多かった（**図表 3-3**）。免許保有者がいずれ自主返納等しようと考えている理由も同様であった（**図表 3-8**）。
- 1 免許保有者（n=832）のうち、「いずれ自主返納、又は自主的に失効させるつもりである」者の割合は 64.2%で（**図表 3-5**）、現在は運転免許を保有しているものの、その多くは、将来、自主返納等を考えている様子である。
- 1 免許保有者が自動車を運転する理由は、「買い物、お店等に行くため」、「趣味で外出するため」、「通院のため」及び「荷物を運ぶのに困らないようにするため」が多かった（**図表 3-9**）。
- 1 自主返納者等が、自主返納等した年齢層が 75 歳以上と高齢層であるのは、「都市部」、「地方都市」、「その他」、「過疎地」の順に多くなった。「過疎地」では、「59 歳以下」と、若いうちに自主返納等してしまう割合も他の地区に比べ多かった。（**図表 3-11**）。免許保有者がいずれ自主返納等しようと考えている年齢層が 80 歳以上と高齢層であるのも、「都市部」、「地方都市」、「その他」、「過疎地」の順に多くなった（**図表 3-15**）。
- 1 自主返納者等の、その後の主な移動手段として、いずれの地区においても上位に挙げられた「電車、バス等の公共交通機関」は、免許保有者においては、自動車を代替する主な移動手段になり得ると認識されていないとみられる。「家族等、周りの人が運転する車に同乗」及び「タクシー」は、自主返納者等よりも免許保有者において自動車を代替する主な移動手段になり得ると認識されている割合が少なかった。免許保有者で「特に自動車を代替する移動手段はない」と答えた者もあり、特に「過疎地」（n=208）において 28.4%と目立った。自主返納者等で「外出を控えるようになった（上の移動手段もほとんど使っていない）」者の割合は、「過疎地」（n=43、2.3%）を含め少なかった（**図表 3-19**、**図表 3-21**）。
- 1 運転免許の自主返納に関する支援等として代表的なものを挙げて聞いたところ、「上に挙げられたものはどれも知らない」者が 3 割程度おり、自主返納者等（n=668、27.1%）よりも免許保有者（n=832、36.5%）の方がその割合は多かった（**図表 3-22**）。自由回答でも、「行政の支援サービスや自主返納の制度自体も、住民に知れ渡ってない」との回答がみられ、自主返納の制度や行政サービスの支援策に関する広報の拡充が必要と考えられる。
- 1 自主返納等は「自動車の維持費用が掛からなくなった」、「身の危険を感じることを減らすことができた」、「家族等にかかる心配を軽減することができた」等の観点で結果的に良かったと感じられている（**図表 3-26**）。逆に、「買い物、お店等に行きにくくなった」、「荷物を運ぶのが大変」、「通院しにくくなった」及び「出掛けたいときにいつでも出掛けたり、外出先で居たい時間まで居たりするのが難しくなった」との観点で不便が感じられている（**図表 3-30**）。
- 1 自主返納等の前後における外出頻度（車での外出及び車以外での外出を含む）の変化は、「都市部」、「地方都市」及び「その他」では「変わらない」者が 6 割を超え、「減った」のは 3 割程度であるが、「過疎地」（n=43）においては、「減った」者が 55.8%と多かった（**図表 3-31**）。

### 3-2-2 安全運転のための先端技術に関する認識

- 1 安全運転のための先端技術等について、「知らない」あるいは知っていても「聞いたことがある」程度で、それぞれの技術の具体的な内容を知らない者が、いずれの技術についても免許保有者のうち6~9割を占めた。高齢運転者に推奨されている「サポカーS」に対する認知度は、他の先端技術等を含めた中で最も低かった（「どのような技術なのかを説明できる」、「どのような技術なのかを知っている」に加え、「聞いたことがある」を含めても、免許保有者（n=832）のうち26.6%）（**図表 3-33**）。高齢者においては、安全運転のための先端技術等それぞれの具体的な内容についての認知が行き渡っていない様子である。
- 1 安全運転のための先端技術等を搭載する車を運転する場合でも、運転者は常に自ら前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の交通状況や道路状況に応じて直ちにブレーキやハンドル等を確実に操作できる必要があることを「知っていた」のは、免許保有者（n=832）のうち69.8%であった（**図表 3-34**）。先端技術搭載車でも常に自ら操作可能にしておく必要性については、ある程度認知が行き渡っている様子である。
- 1 安全運転のための先端技術搭載車の運転経験について、「運転したことがない」及び「分からない」者が、いずれの技術についても免許保有者のうち7割を超えた（**図表 3-35**）。
- 1 免許保有者（n=832）が、安全運転のための先端技術搭載車を「運転したことがあり、作動したことがある」と、実際に活用され、効果が経験されている割合が多いのは、「車線逸脱警報」の19.0%、「後方視界情報提供装置」の10.2%、「先進ライト」の7.8%、「衝突被害軽減ブレーキ」の7.6%であった（**図表 3-35**）。
- 1 免許保有者（n=832）の先端技術搭載車の今後の利用意向は、「利用したい」、「どちらかと言えば利用したい」が86.3%と、利用意向のある者が大半であった。自主返納者等（n=668）においても、今後、先端技術搭載車を「利用したい」、「どちらかと言えば利用したい」と思う者は、31.6%存在した（**図表 3-36**）。現時点では未だ先端技術搭載車の運転経験がないが、今後は利用したいと考えている様子である。
- 1 免許保有者のうち先端技術搭載車の利用意向がない者が、先端技術搭載車を利用したくない理由は、「購入費が高そう」、「技術の具体的な内容がよく分からない」及び「事故時等の責任の所在が明確でない」が多かった（**図表 3-38**）。

### 3-2-3 自身の安全運転に関する認識

- 1 自身の安全運転について、自主返納者等は自主返納等を行う前において「自信がある」、「どちらかと言えば自信がある」者が36.8%であったのに対し、免許保有者は現在において70.1%であった(図表3-39)。高齢になっても安全運転に自信がある者が免許保有し続け、自信がなくなった者が免許返納等している様子が見られる。
- 1 免許保有者の自主返納等の意向は、自身の安全運転について自信がある方が少なかった(図表3-40)。
- 1 自主返納者等は、自主返納等を行う前の5年において、交通違反をしたことが「ある」のは5.4%であったのに対し、免許保有者は、現在から5年前までの間で16.6%であった(図表3-43)。
- 1 高齢者が運転中に感じた危険は、「ブレーキを踏むのが遅れ、前方の車や物、人に衝突しそうになった」、「後方がよく見えず、駐車や車線変更の際に、後方の車や物、人に衝突しそうになった」及び「夕暮れ時など、前方視界が悪いときに、ライトを点け忘れ、視界の悪いまま走ってしまった」が多かった(図表3-44)。
- 1 免許保有者の自主返納等の意向は、安全運転への自信がある方が少ないが(図表3-40)、運転時に危険を感じたことの有無による有意な差はなかった(図表3-46)。
- 1 自主返納者等は、自主返納等を行う前において、「疲れているときは、運転しないようにしている」、「雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている」、「夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている」、「代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている」、「運転頻度を減らそうとしている」、「高速道路は走行しないようにしている」等、自身で運転することを控え目にする方針について「そのような方針である」とした者が6~7割程度であったのに対し、免許保有者は2~3割程度であった(図表3-47)。
- 1 自主返納者等は、自主返納等を行う前の1年において、「全く運転しない」者が6割以上であるのに対し、免許保有者は、現在において数%であった。免許保有者が「週に1~2日程度」以上の頻度で運転していたのは、「都市部」で76.4%、「地方都市」で84.6%、「その他」で88.0%、「過疎地」で91.8%であった(図表3-50)。

### 3-2-4 その他の項目について

- 1 最寄りの電車站、バス停までの徒歩時間が20分を超える者の割合は、自主返納者等より免許保有者の方が多かった(図表3-52)。
- 1 徒歩20分圏内の電車站、バス停からの公共交通機関の運転間隔が20分を越える者の割合は、自主返納者等より免許保有者の方が多かった(図表3-53)。
- 1 新型コロナウイルス感染症の流行前後において、自動車での移動頻度や移動距離が「変わらない」と回答した者の割合は6~7割程度であった。「減った」とした者は3~4割程度であった(図表3-56、図表3-58)。
- 1 同乗させてくれる人が「誰もいない」と回答した者の割合は、免許保有者は約3割、自主返納者等は約4割であった(図表3-54)。

### 3-3 詳細な集計・分析結果

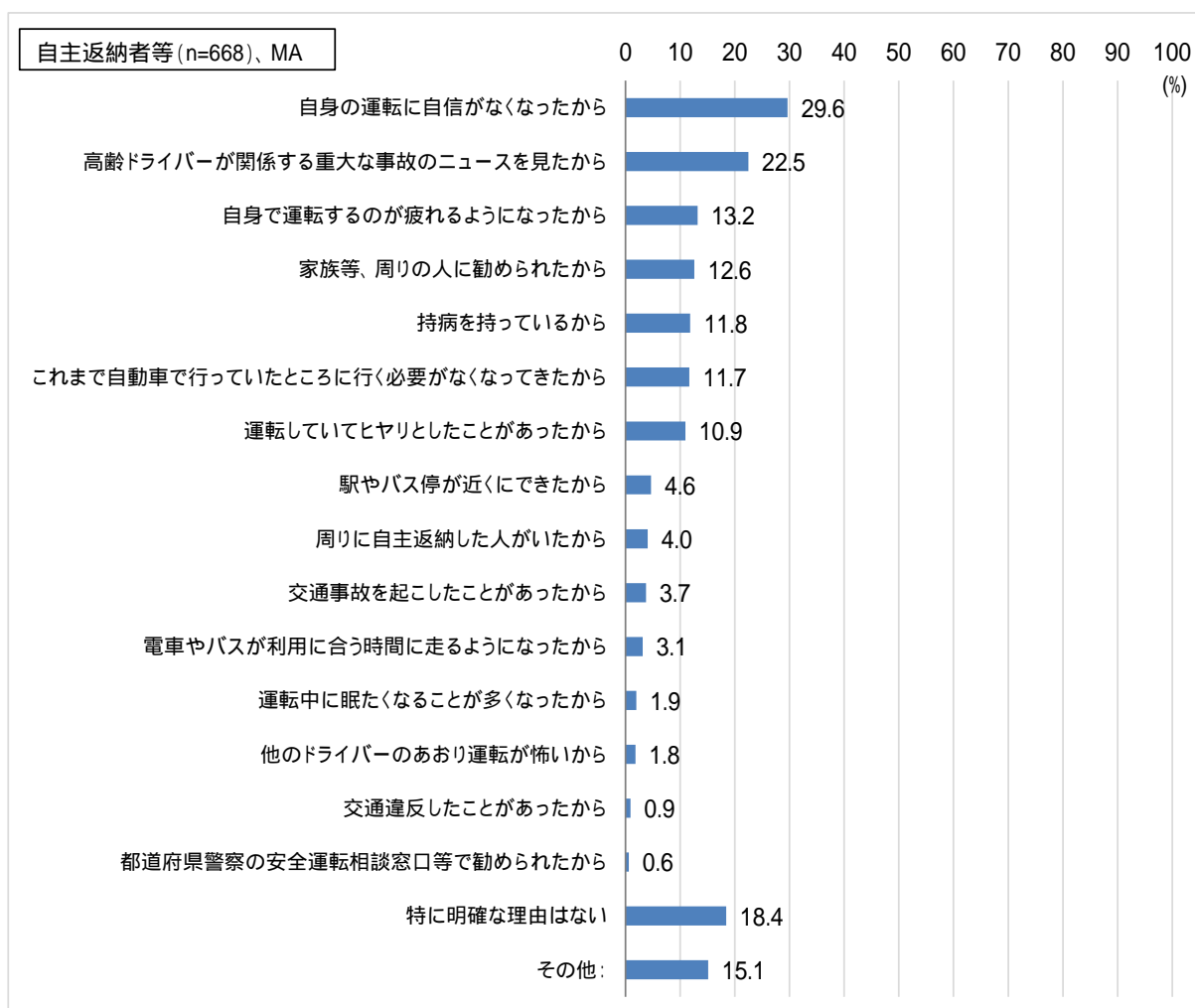
#### 3-3-1 運転免許に関する認識

Q8

運転免許を自主返納、又は自主的に失効させた理由を教えてください。以下の中から当てはまると思うものを全て選んでください。

- 1 自主返納者等（n=668）が自主返納等（ここでは、運転免許の全部の自主返納、一部の自主返納及び免許を更新せずに置いておき、そのまま自主的に失効させることとする。）をした理由は、「自身の運転に自信がなくなったから」が 29.6%と最も多く、「高齢ドライバーが関係する重大な事故のニュースを見たから」の 22.5%、「自身で運転するのが疲れるようになったから」の 13.2%と続いた（図表 3-3）。
- 1 「その他」の理由としては、「免許更新をしなかった」、「障害者になった」、「視力が落ちた」、「運転する機会がないから」、「ペーパードライバーだったから」、「運転が好きではないから」等があった。

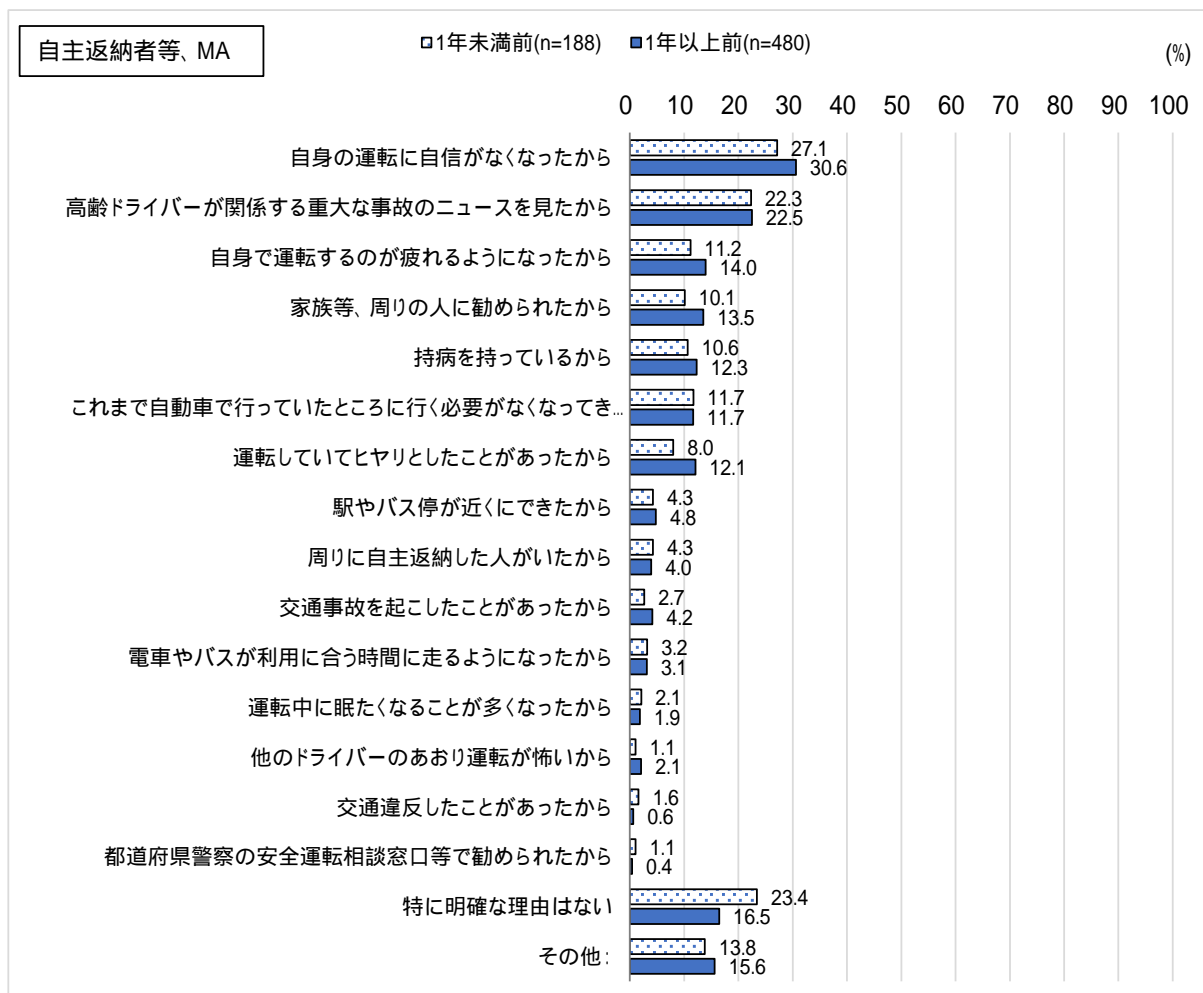
図表 3-3 自主返納等した理由



「MA」は複数回答の設問を示す。(以降のグラフについても同様)

- I 自主返納等した時期が、調査実施時期から1年未満前の者に比べ、1年以上前の者は(図表3-11参照)「特に明確な理由はない」とする者が有意に(有意水準:0.05以下、有意差を見る場合において同じ。)少なかった(図表3-4)。

図表3-4 自主返納等の時期別 - 自主返納等した理由

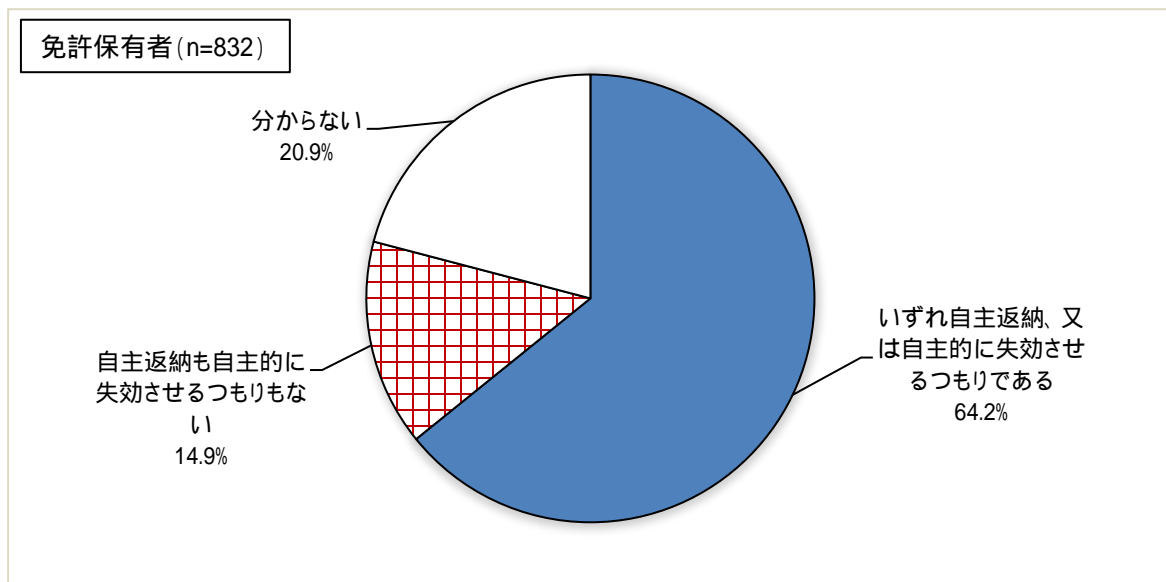


Q2

運転免許保有者が、運転免許を自主返納（申請により免許の取消を受ける手続きのこと。）する制度があります。また、自主返納しなくても、免許の更新をせずに置いておき、そのまま自主的に失効させることもあり得ます。あなたは運転免許の自主返納や自主的な失効についてどのようにお考えですか。以下の中から最も当てはまると思うもの一つだけ選んでください。

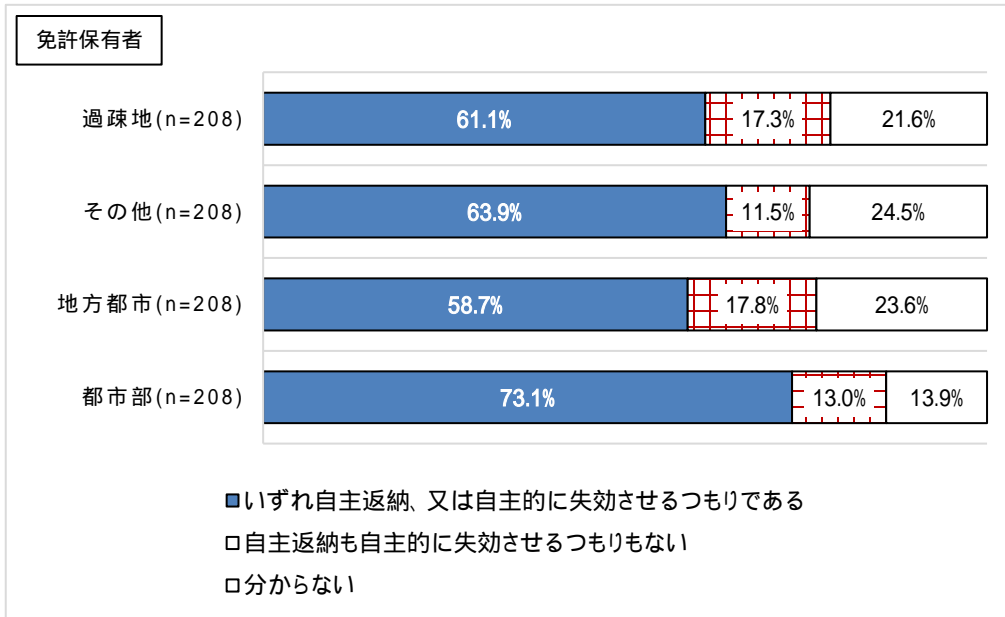
- 1 免許保有者（n=832）のうち、「いずれ自主返納、又は自主的に失効させるつもりである」者の割合は64.2%、「自主返納も自主的に失効させるつもりもない」者は14.9%であった（**図表 3-5**）。
- 1 現在は運転免許を保有しているものの、その多くは、将来、自主返納等を考えている様子である。
- 1 免許保有者の自主返納等の意向を地区別にクロス集計すると、地区別の傾向はみられなかった（**図表 3-6**）。
- 1 免許保有者の自主返納等の意向を運転頻度別にクロス集計すると、「いずれ自主返納、又は自主的に失効させるつもりである」者の割合は、運転頻度の高い者ほど少ない傾向がみられた（**図表 3-7**）。

**図表 3-5 免許保有者の自主返納等の意向**

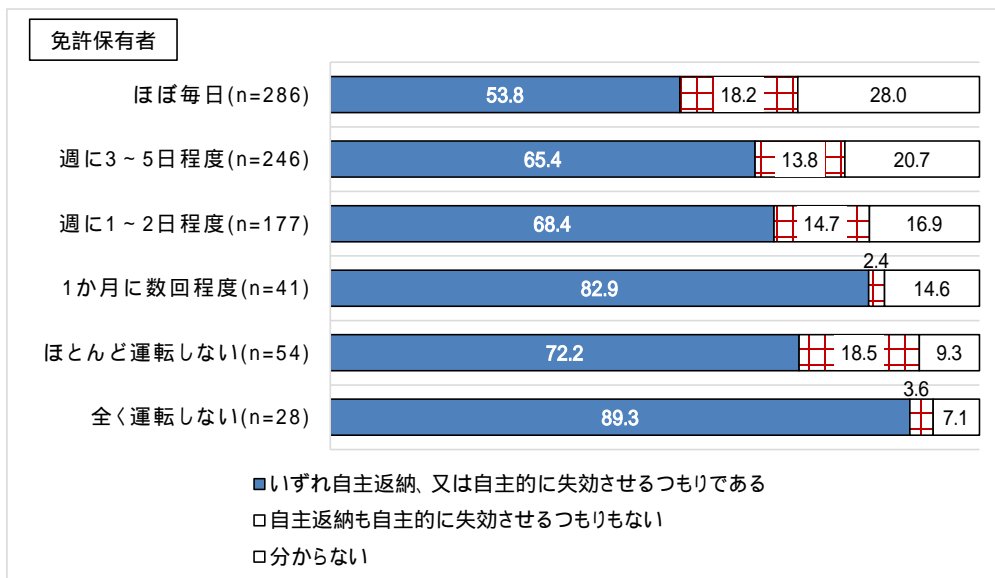




図表 3-6 地区別 - 免許保有者の自主返納等の意向



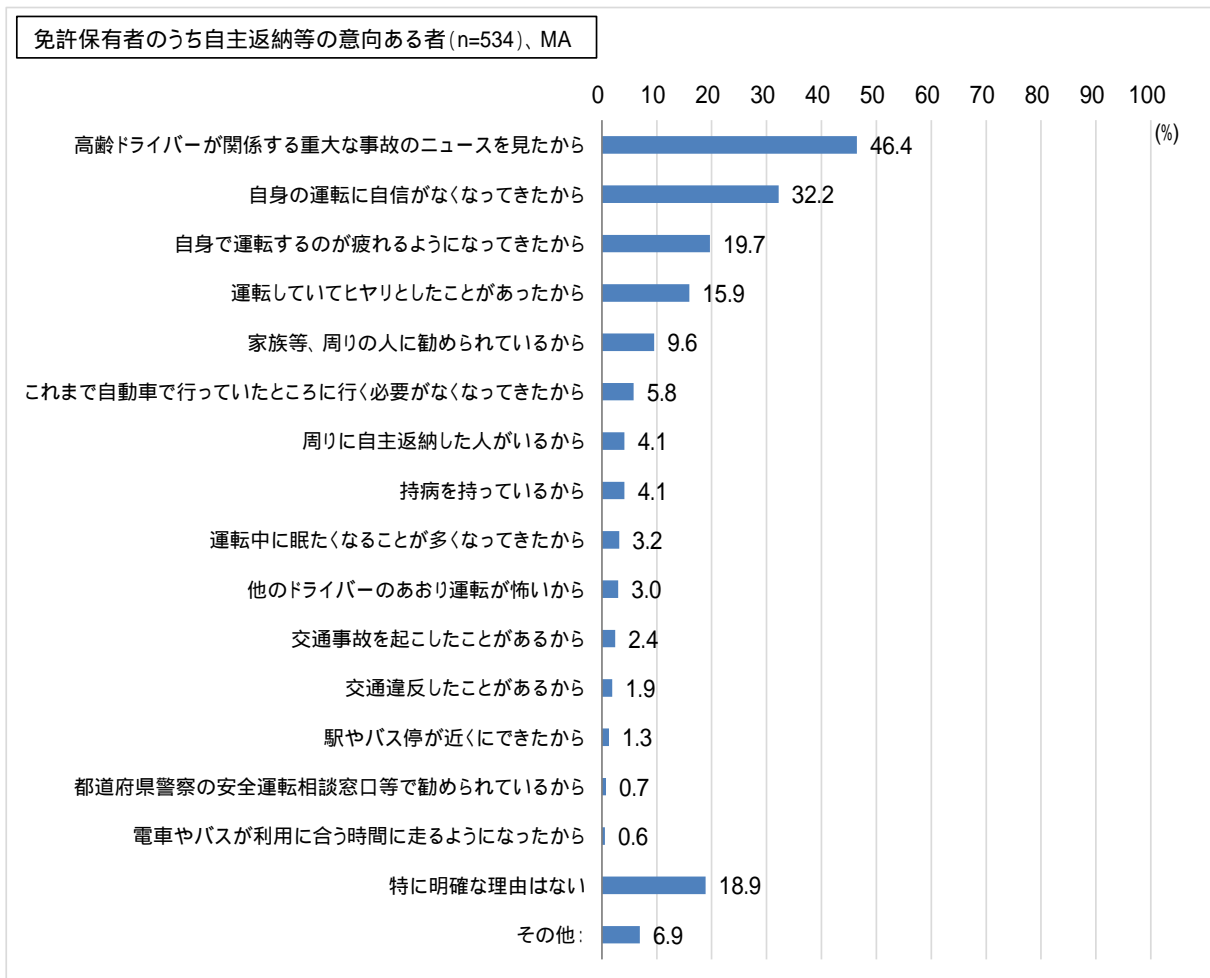
図表 3-7 運転頻度別 - 免許保有者の自主返納等の意向



Q3 (Q2で「いずれ自主返納、又は自主的に失効させるつもりである」と回答した者のみ)  
 いずれ運転免許を自主返納、又は自主的に失効させようと考えている理由は何ですか。以下の中から当てはまると思うものを全て選んでください。

- 1 Q2で「いずれ自主返納、又は自主的に失効させるつもりである」と答えた者(n=534)の、その理由は「高齢ドライバーが関係する重大な事故のニュースを見たから」が46.4%と最も多く、「自身の運転に自信がなくなってきたから」の32.2%、「自身で運転するのが疲れるようになってきたから」の19.7%と続いた(図表3-8)。
- 1 その他の理由としては、「万が一、事故をして周りの人(特に息子夫婦)に迷惑を掛けたくないから」、「夜見えにくくなってきたから」、「運転がしにくくなったから」、「車を手放したから」、「ずっとペーパードライバーなので」等があった。

図表 3-8 いずれ自主返納等しようと考えている理由

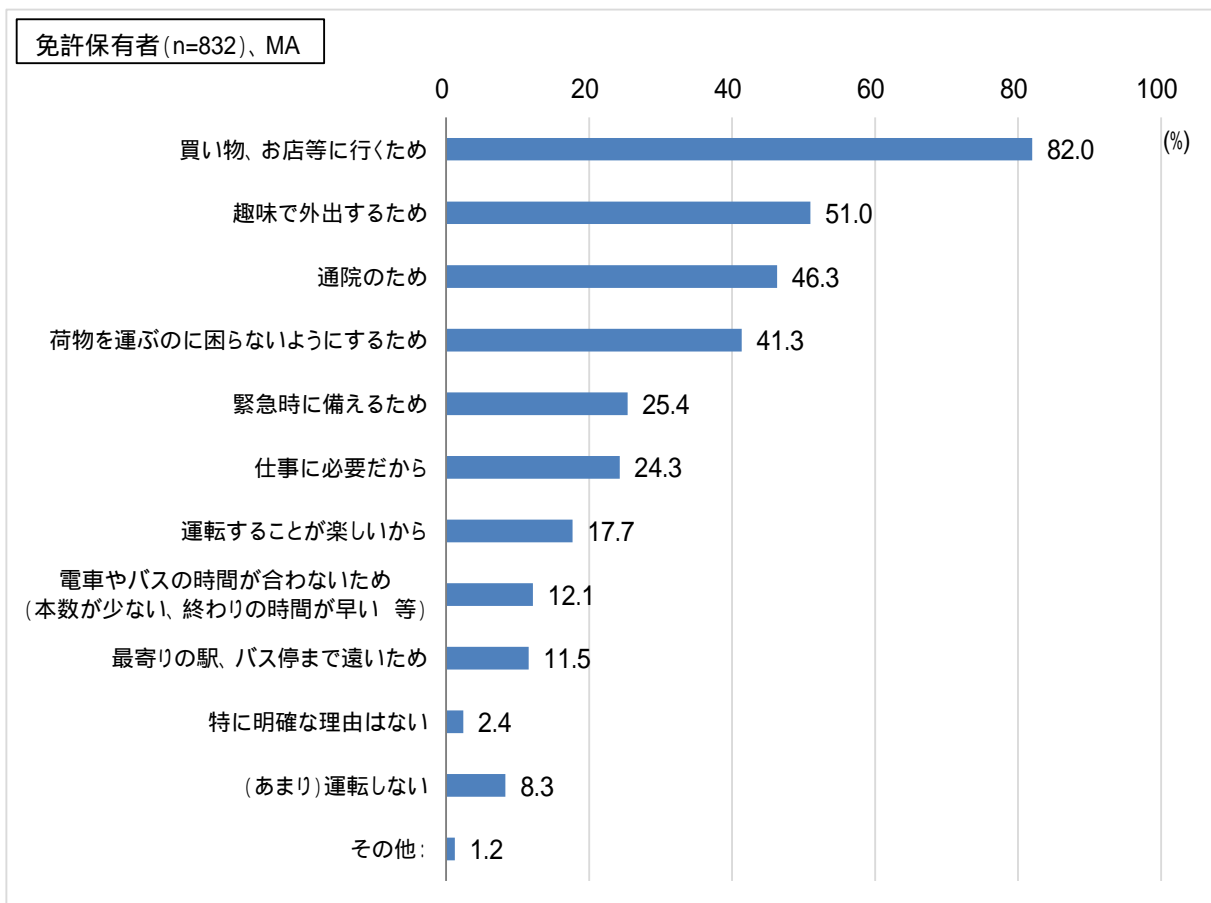


Q1

自動車を運転する理由は何ですか。以下の中から当てはまると思うものを全て選んでください。

- 1 免許保有者 (n=832) における自動車を運転する理由は、「買い物、お店等に行くため」が 82.0%と最も多く、「趣味で外出するため」の 51.0%、「通院のため」の 46.3%、「荷物を運ぶのに困らないようにするため」の 41.3%と続いた (図表 3-9)。
- 1 「その他」の回答としては、「障害者なので移動に必要」、「帰省」、「他府県への墓参り」、「ゴルフ」等があった。

図表 3-9 自動車を運転する理由

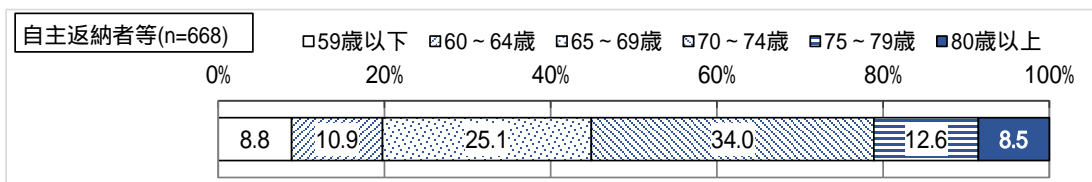


Q7

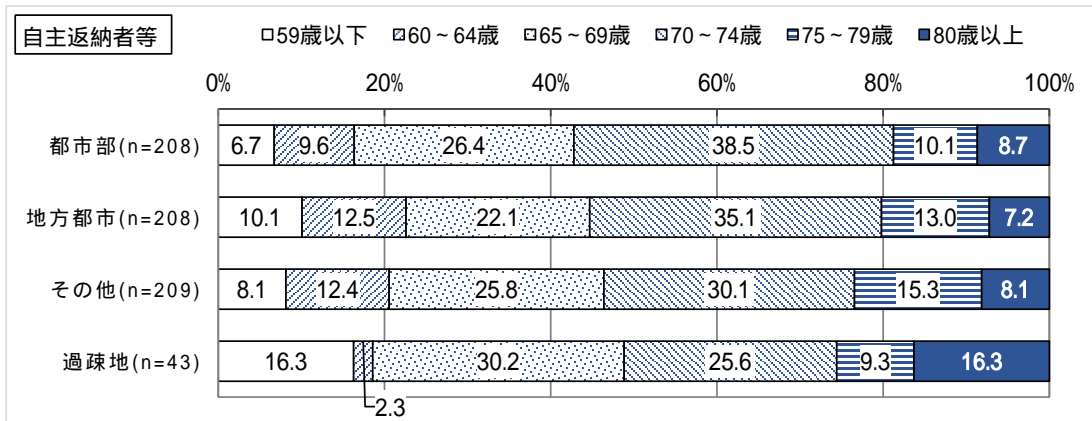
何歳の時に運転免許を自主返納、又は自主的に失効させましたか。

- 1 自主返納者等(n=668)が自主返納等した年齢層は、「65～69歳」の25.1%、「70～74歳」の34.0%がボリュームゾーンで6割程度を占め、ボリュームゾーンより高齢者層の「75～79歳」、「80歳以上」は合計で21.1%であった(図表3-10)。
- 1 自主返納等した年齢層を地区別にクロス集計すると、ボリュームゾーンより高齢者層の「75～79歳」、「80歳以上」は、「都市部」の18.8%、「地方都市」の20.2%、「その他」の23.4%、「過疎地」の25.6%の順に多くなった。また、「過疎地」では「59歳以下」と、若いうちに自主返納等する割合も他の地区に比べ多かった(図表3-11)。

図表 3-10 自主返納等した年齢層

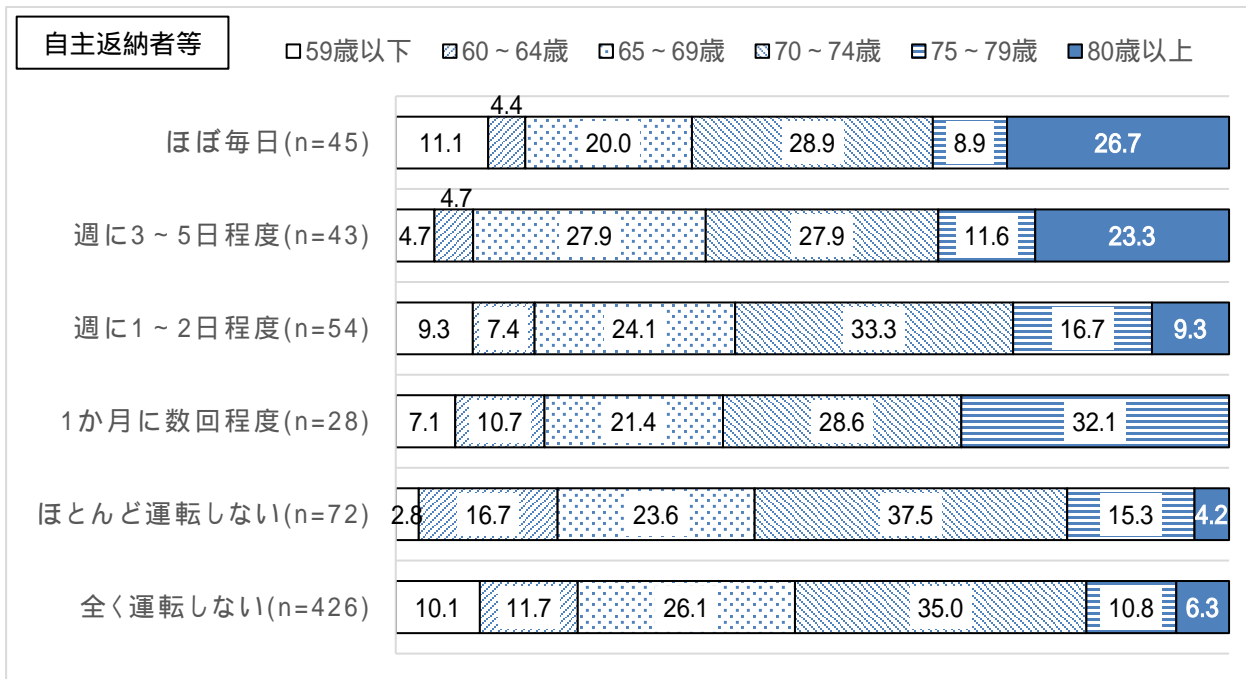


図表 3-11 地区別 - 自主返納等した年齢層



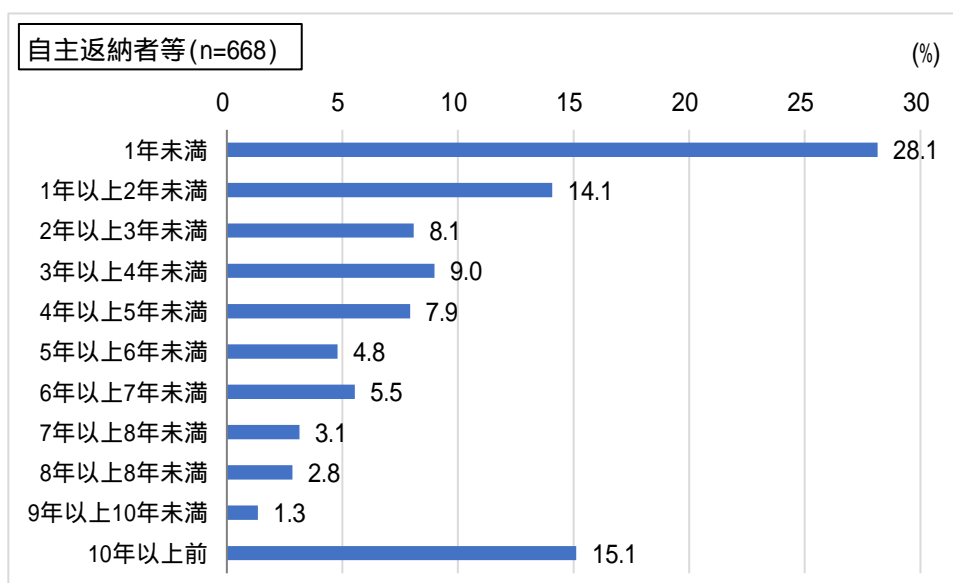
- 1 自主返納等の年齢を過去1年の運転頻度別にみると、運転頻度が高い者ほど自主返納等の年齢が高まる傾向がみられた（図表3-12）。

図表3-12 過去1年の運転頻度別 - 自主返納等した年齢層



- 1 自主返納等した時期が現在（調査実施時期）からどれくらい前の時点かという観点で分布を調べると、図表3-13のようになった。年々、自主返納等する者が増加している。

図表3-13 自主返納等した時期

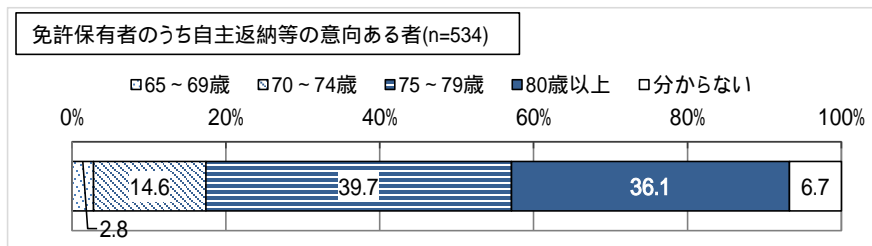


Q4

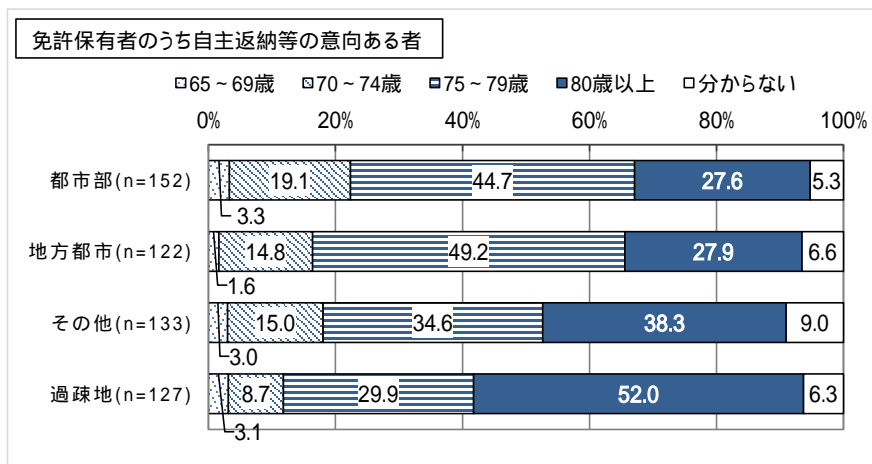
何歳くらいで運転免許を自主返納、又は自主的に失効させようとお考えですか。以下の中から最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

- 1 免許保有者のうち、「いずれ自主返納、又は自主的に失効させるつもりである」者（n=534）が自主返納等しようと考えている年齢層としては、「75～79歳」の39.7%、「80歳以上」の36.1%がボリュームゾーンで4分の3を占めた（図表3-14）。
- 1 自主返納等しようと考えている年齢層を地区別にクロス集計すると、「80歳以上」と考えている割合は、「都市部」の27.6%、「地方都市」の27.9%、「その他」の38.3%、「過疎地」の52.0%の順に多くなった（図表3-15）。
- 1 自主返納等しようと考えている年齢層を運転頻度別にクロス集計すると、「80歳以上」と考えている割合は、運転頻度の高い順に多くなった（図表3-16）。
- 1 自主返納等しようと考えている年齢層を運転頻度別、男女別にクロス集計すると、「80歳以上」と考えている割合は、全ての運転頻度で男性が女性を上回った（図表3-17）。

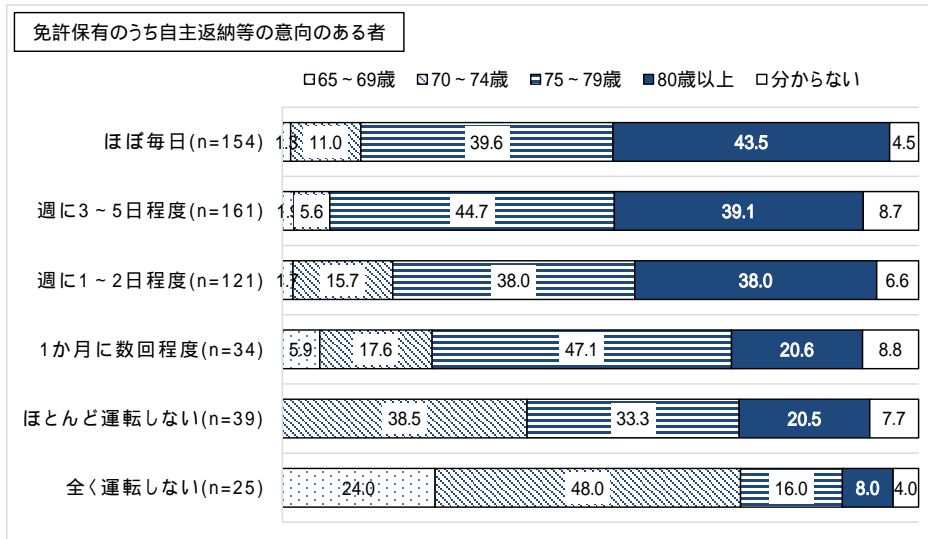
図表 3-14 自主返納等しようと考えている年齢層



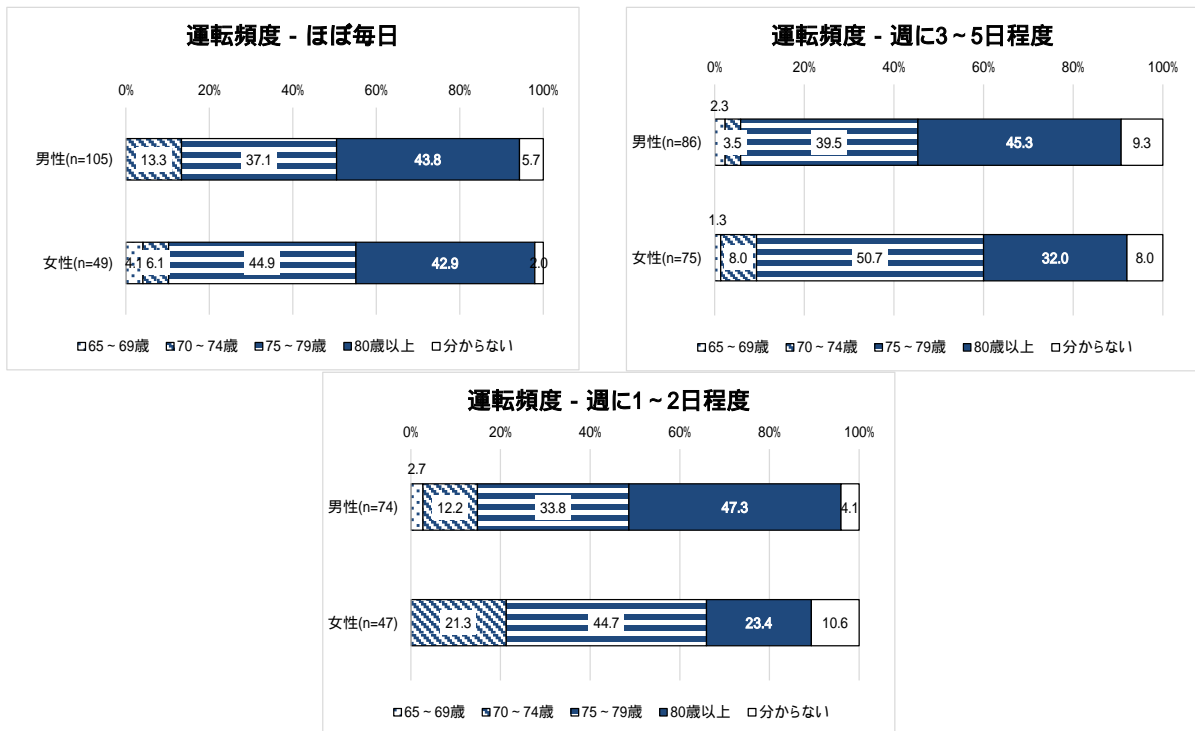
図表 3-15 地区別 - 自主返納等しようと考えている年齢層



図表 3-16 運転頻度別 - 自主返納等しようと考えている年齢層



図表 3-17 運転頻度別、男女別 - 自主返納等しようと考えている年齢層



Q5

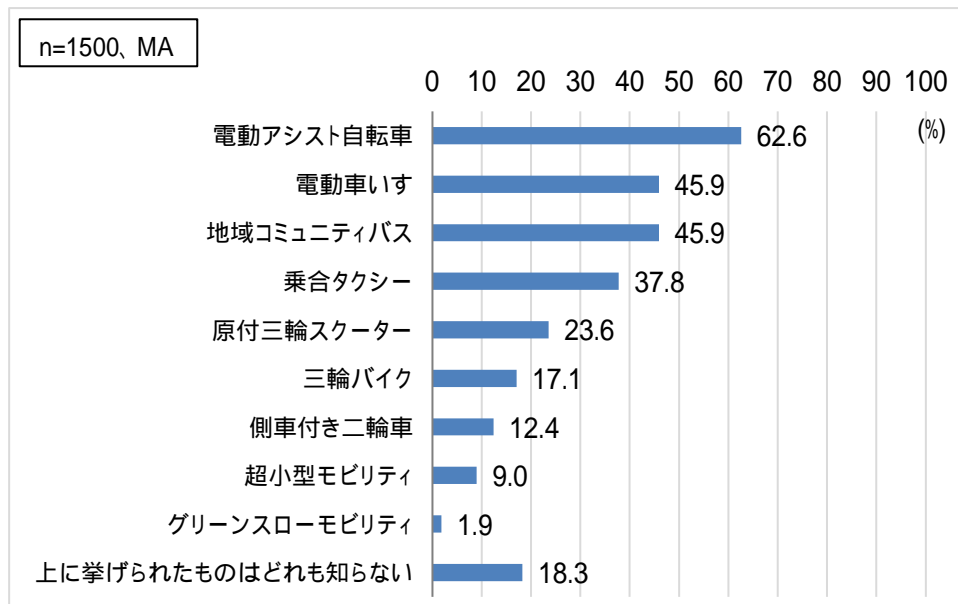
自動車の代替手段となり得る以下のような移動手段をご存じですか。以下の中から当てはまるものを全て選んでください。

超小型モビリティ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ

- 自動車の代替手段となり得るものに対する認知度は、「電動アシスト自転車」が62.6%と最も高く、「電動車いす」、「地域コミュニティバス」が同率の45.9%、「乗合タクシー」の37.8%と続いた(図表3-18)。

図表3-18 自動車の代替手段となり得るものに対する認知度



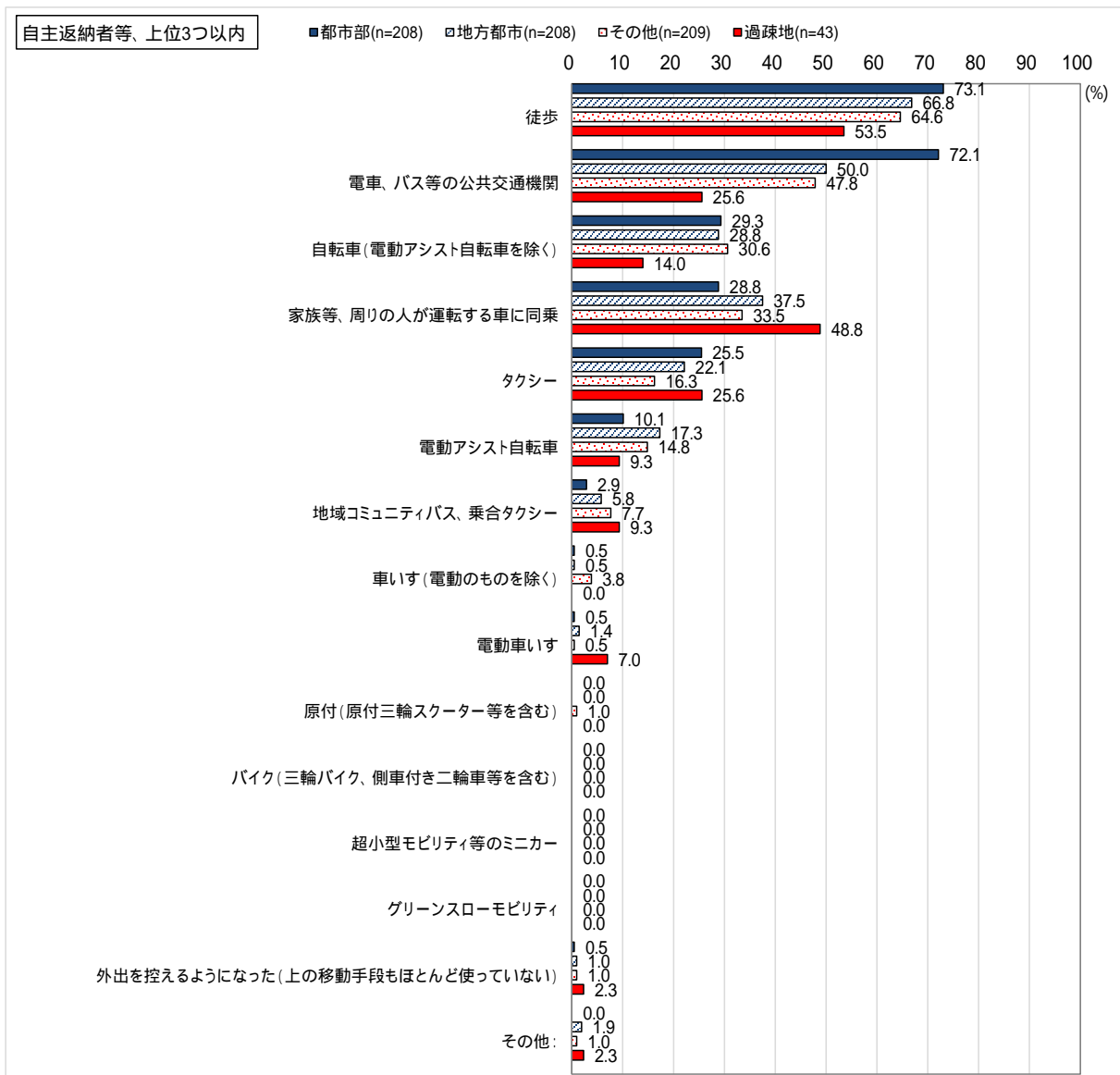


Q9

運転免許を自主返納、又は自主的に失効させた後の主な移動手段を教えてください。以下の中から当てはまるもの上位3つ以内を選んでください。

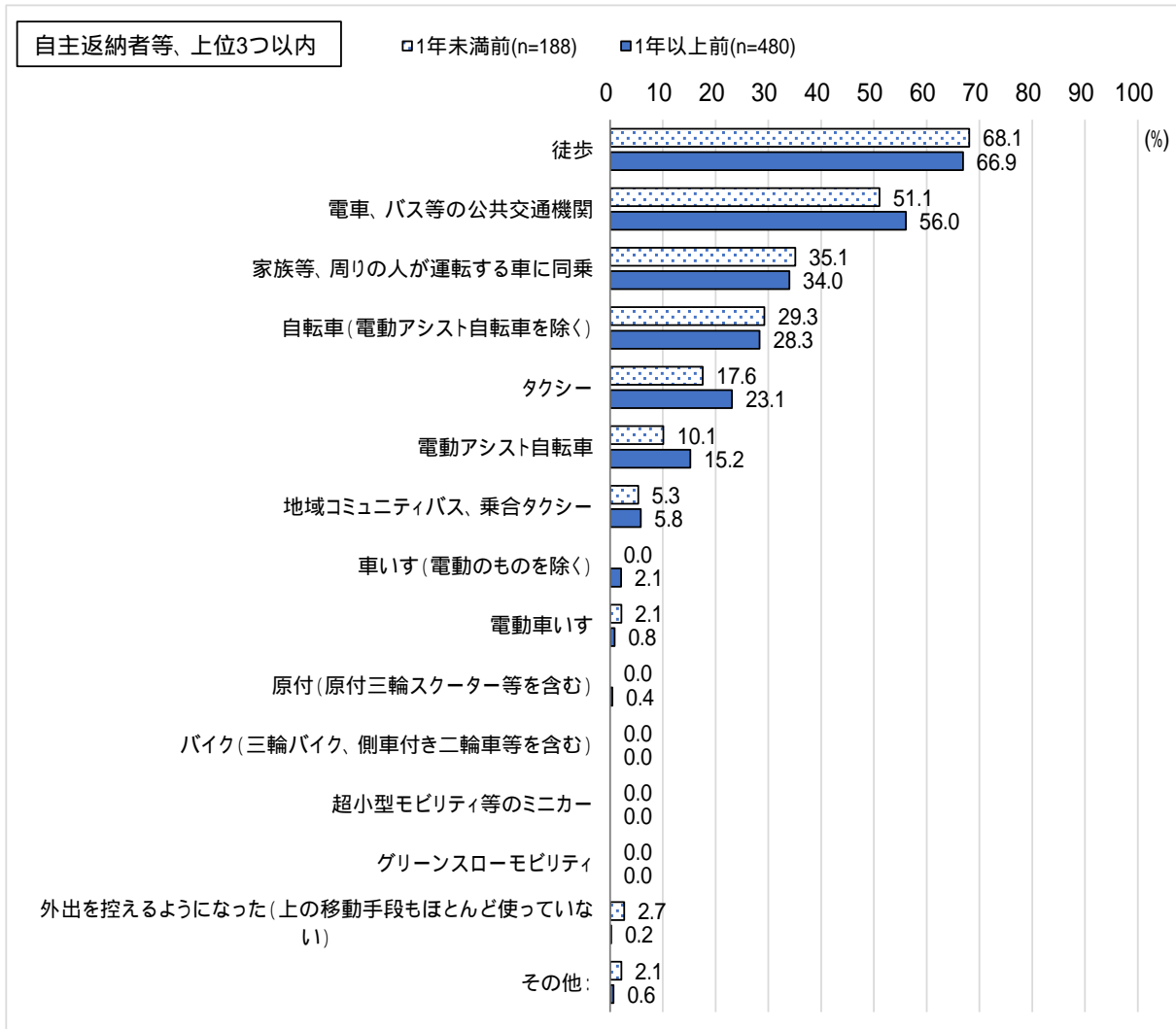
- 1 自主返納者等の、その後の主な移動手段を地区別にクロス集計すると、いずれの地区でも「徒歩」が最も多く、「都市部」、「地方都市」、「その他」においては「電車、バス等の公共交通機関」がそれに続いた。そして、「自転車（電動アシスト自転車を除く）」や「家族等、周りの人が運転する車に同乗」が更にそれに続いた。
- 1 一方、「過疎地」では「徒歩」に続くのは「家族等、周りの人が運転する車に同乗」で、「電車、バス等の公共交通機関」と「タクシー」が同率で更にそれに続いた。
- 1 「外出を控えるようになった（上の移動手段もほとんど使っていない）」者の割合は、「過疎地」（2.3%）を含め、少なかった（図表 3-19）。
- 1 「その他」の手段としては、「入居施設のシャトルバス」等があった。

図表 3-19 自主返納等の後の移動手段



- 1 自主返納者等の、その後の主な移動手段は、自主返納等した時期が調査実施時期から1年未満前の者に比べ、1年以上前の者は、「電動アシスト自転車」が有意に多かった。それ以外の手段については有意な差はみられなかった（図表3-20）。

図表3-20 自主返納等の時期別 - 自主返納等の後の移動手段

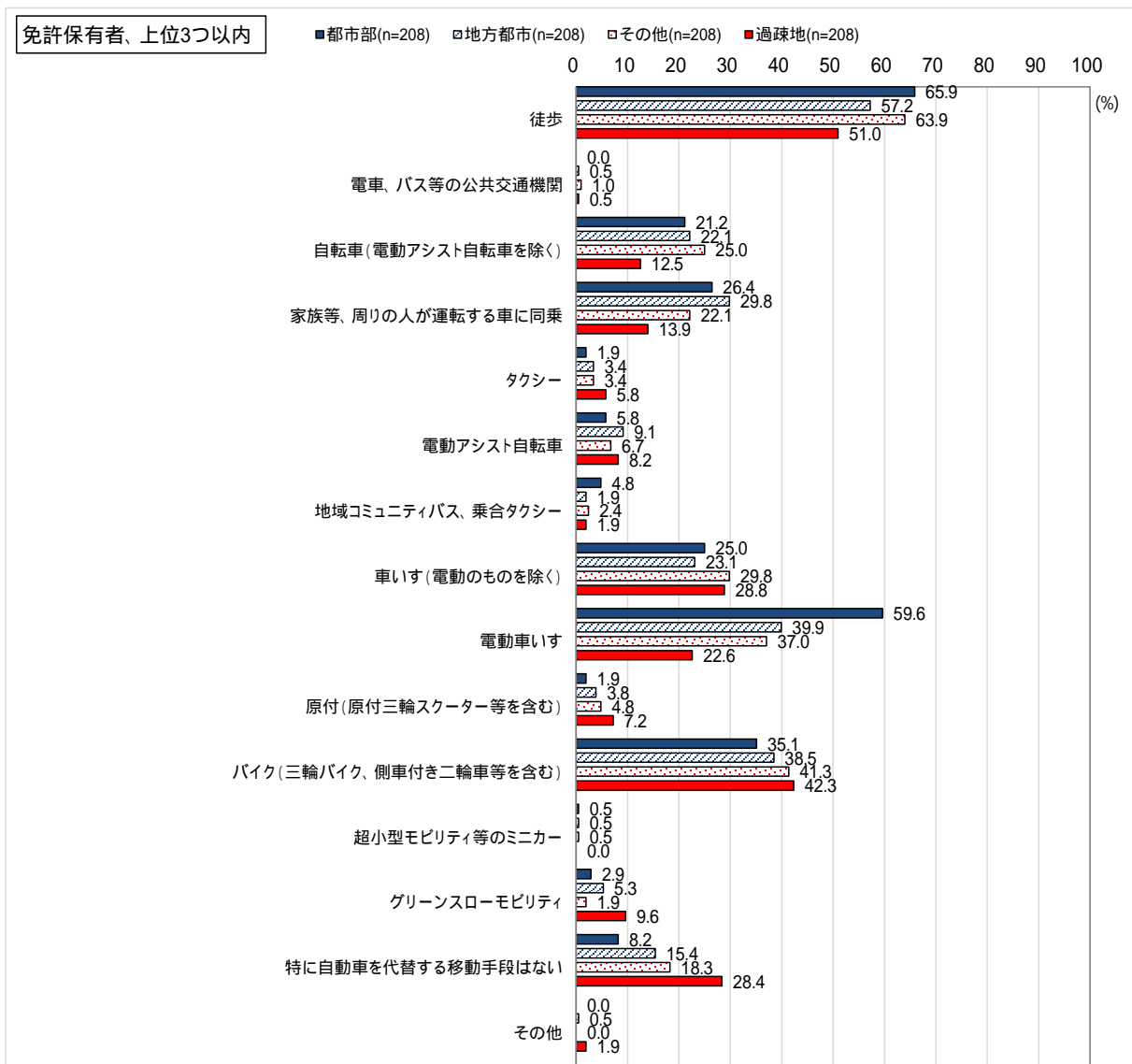


Q6

あなたにとって自動車を代替する主な移動手段になり得るものを教えてください。以下の中から当てはまると思うもの上位3つ以内を選んでください。

- 1 免許保有者の、自動車を代替する主な移動手段になり得るものを地区別にクロス集計すると、いずれの地区でも「徒歩」が最も多く、「電動車いす」、「バイク（三輪バイク、側車付き二輪車等を含む）」等がそれに続いた。
- 1 自主返納者等の、その後の主な移動手段として、いずれの地区においても上位に挙げられた「電車、バス等の公共交通機関」は、免許保有者においては自動車を代替する主な移動手段になり得ると認識されていないとみられる。
- 1 「家族等、周りの人が運転する車に同乗」及び「タクシー」は、免許保有者において自動車を代替する主な移動手段になり得ると認識されている割合が自主返納者等よりも少なかった。
- 1 「特に自動車を代替する移動手段はない」と答えた者もあり、特に「過疎地」において28.4%と目立った（図表3-21）。

図表 3-21 自動車を代替する主な移動手段になり得るもの

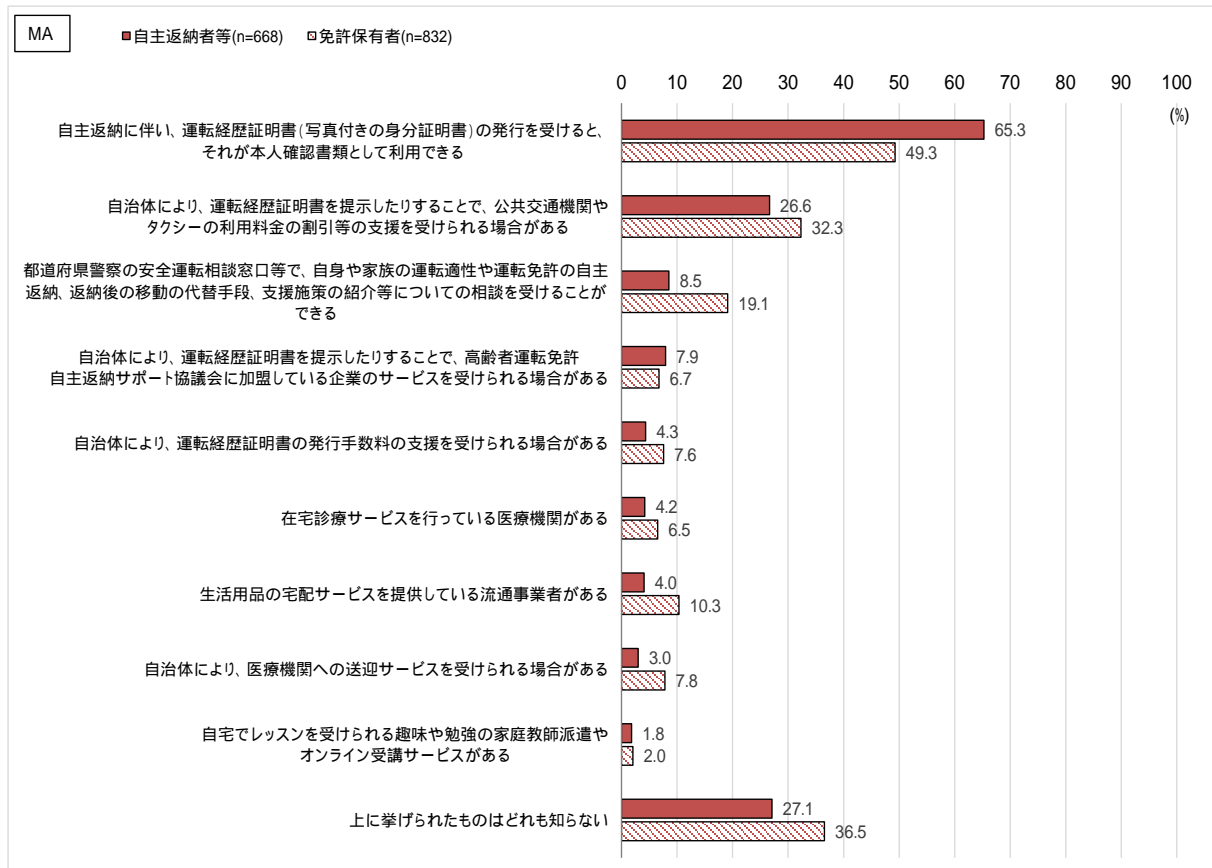


Q10

運転免許の自主返納に関する以下のような支援等をご存じですか。以下の中から当てはまるものを全て選んでください。

- 1 運転免許の自主返納に関する支援等に対する認知度を自主返納者等 / 免許保有者別に見ると、いずれにおいても「自主返納に伴い、運転経歴証明書（写真付きの身分証明書）の発行を受けると、それが本人確認書類として利用できる」の認知度が最も高いが、自主返納者等よりも（65.3%）、免許保有者の方が（49.3%）認知度は低かった。
- 1 一方で、「上に挙げられたものはどれも知らない」者も3割程度おり、自主返納者等よりも（27.1%）、免許保有者の方が（36.5%）その割合は多かった（図表3-22）。
- 1 後述のQ12の自由回答でも、「行政の支援サービスや自主返納の制度自体も、住民に知れ渡ってない」との回答がみられ、自主返納の制度や行政サービスの支援策に関する広報の拡充が必要と考えられる。

図表 3-22 自主返納に関する支援等に対する認知度

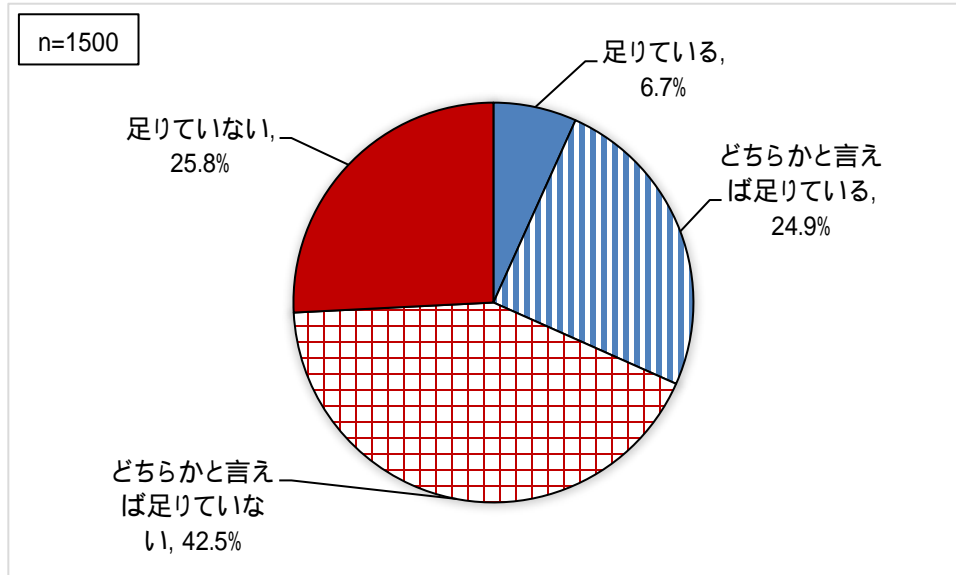


Q11

運転免許の自主返納に関する Q10 のような行政のサービス等は足りていると思いますか。以下の中から最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

- 1 自主返納に関する行政サービスの支援等は、「足りていない」、「どちらかと言えば足りていない」と思っている者の割合が約 7 割（68.3%）と多かった（図表 3-23）。

図表 3-23 自主返納に関する行政サービスの支援等の充足感



Q12

運転免許の自主返納に関する行政のサービス等として現状不足しており、今後必要と思うものがあればお書きください。

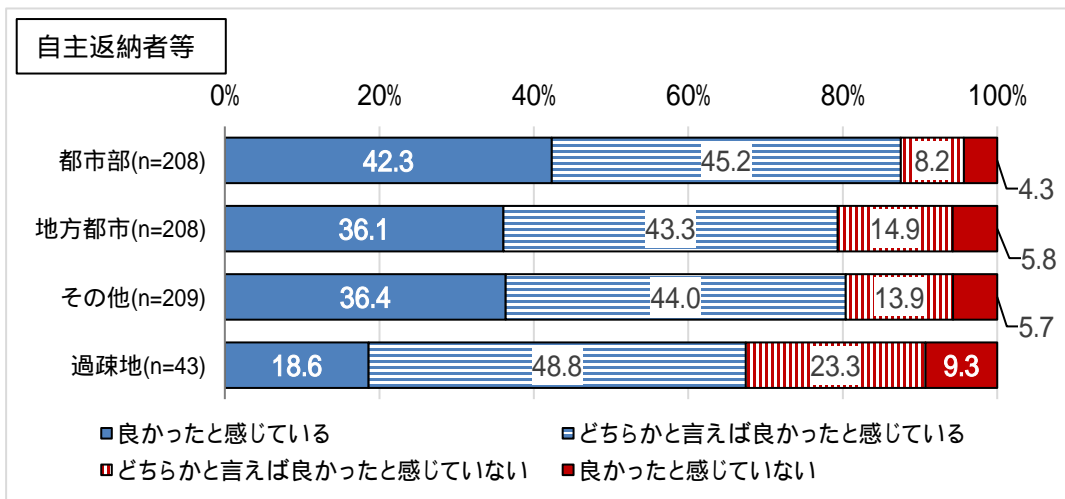
- 1 自主返納に関する行政サービス等として現状不足しており、今後必要と思うものとして、以下のような意見が挙げられた（自由回答）。
- 2 行政の支援サービスや自主返納の制度自体も、住民に知れ渡ってない。
  - 2 公共交通機関が不便で、免許がないと移動困難。
  - 2 公共交通機関のない山間部での、病院や買い物の無料移動方法。
  - 2 ディマンドタクシー、コミュニティバス等の利用料に対する助成を充実すること。
  - 2 タクシー、バスチケットへの助成。
  - 2 いつでも、どこへでも行けるタクシー料金のサポートが必要。
  - 2 移動手段をもっと多く支援すべきだと思う。
  - 2 旅行に行くために使う事が多いので、自動車の代わりにするサービスを提供して欲しい。

Q15

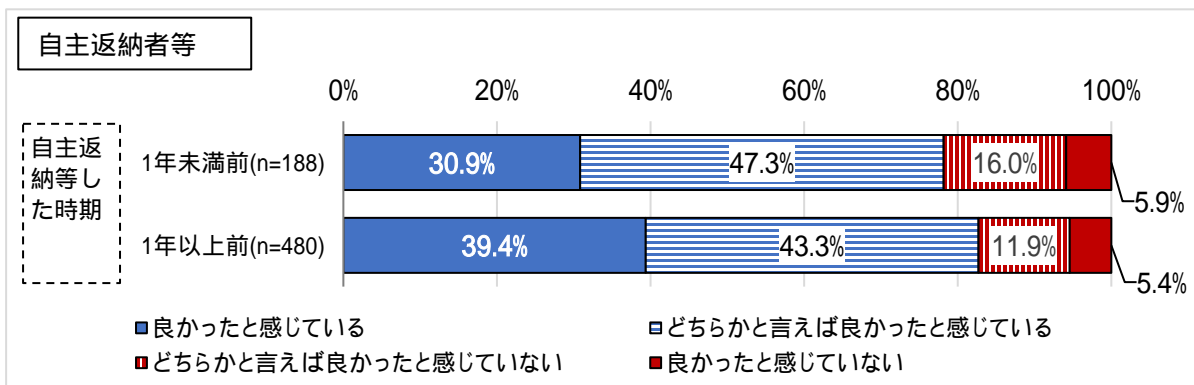
運転免許を自主返納、又は自主的に失効させたことは結果として良かったと思いますか。以下の中から最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

- 1 自主返納者等が、自主返納等して結果的に良かったと感じているかを地区別にクロス集計すると、いずれの地区においても、「良かったと感じている」、「どちらかと言えば良かったと感じている」者が7~9割を占めた。
- 1 ただし、その割合は、「都市部」が87.5%、「地方都市」が79.4%、「その他」が80.4%であるのに対し、「過疎地」は67.4%と相対的に少なかった（図表3-24）。
- 1 自主返納等した時期が、調査実施時期から1年未満前の者に比べ、1年以上前の者は、自主返納等して結果的に「良かったと感じている」者が有意に多かった（図表3-25）。

図表 3-24 自主返納等して結果的に良かったと感じているか



図表 3-25 自主返納等の時期別 - 自主返納等して結果的に良かったと感じているか

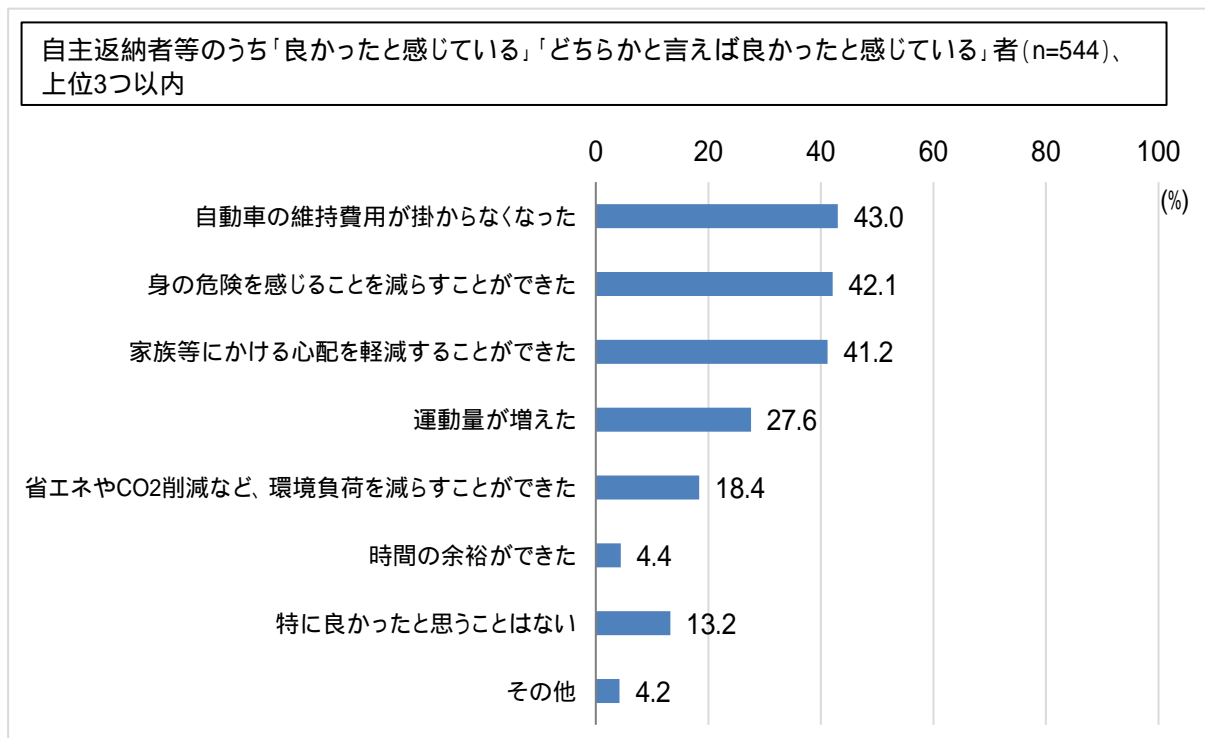


Q16

運転免許を自主返納、又は自主的に失効させたことで良かったことを教えてください。以下の中から当てはまると思うもの上位3つ以内を選んでください。

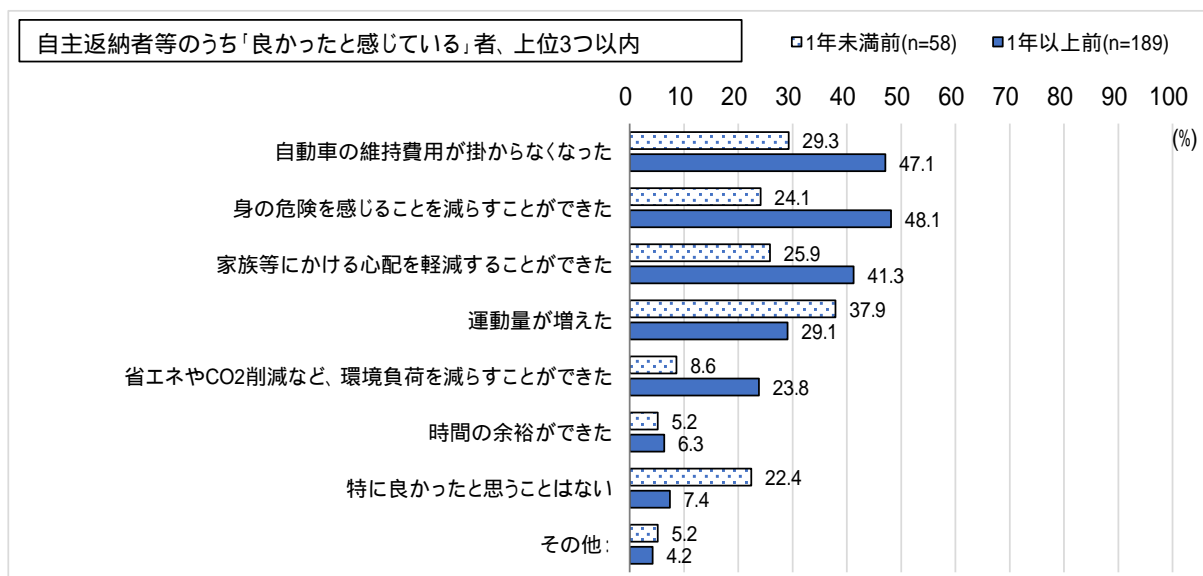
- Q15で「良かったと感じている」、「どちらかと言えば良かったと感じている」と回答した者(n=544)の、その理由は「自動車の維持費用が掛からなくなった」が43.0%と最も多く、「身の危険を感じることを減らすことができた」の42.1%、「家族等にかかる心配を軽減することができた」の41.2%と続いた(図表3-26)。
- 「その他」の理由としては、「免許更新の手間・費用が不要になった」、「他人に危害を加える可能性がなくなった」等があった。

図表 3-26 自主返納等して結果的に良かったと感じている理由



- I Q15で「良かったと感じている」と回答した者の、その理由は、自主返納等した時期が調査実施時期から1年未満前の者に比べ、1年以上前の者は「自動車の維持費用が掛からなくなった」、「身の危険を感じることを減らすことができた」、「家族等にかかる心配を軽減することができた」及び「省エネやCO2削減等、環境負荷を減らすことができた」が有意に多く、「特に良かったと思うことはない」とする者が有意に少なかった（図表3-27）。

図表 3-27 自主返納等の時期別 - 自主返納等して結果的に良かったと感じている理由



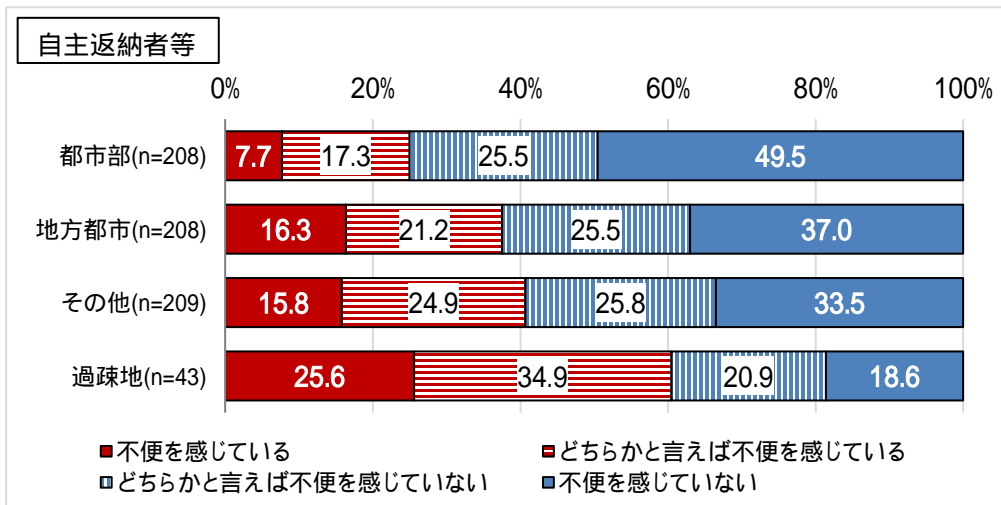


Q13

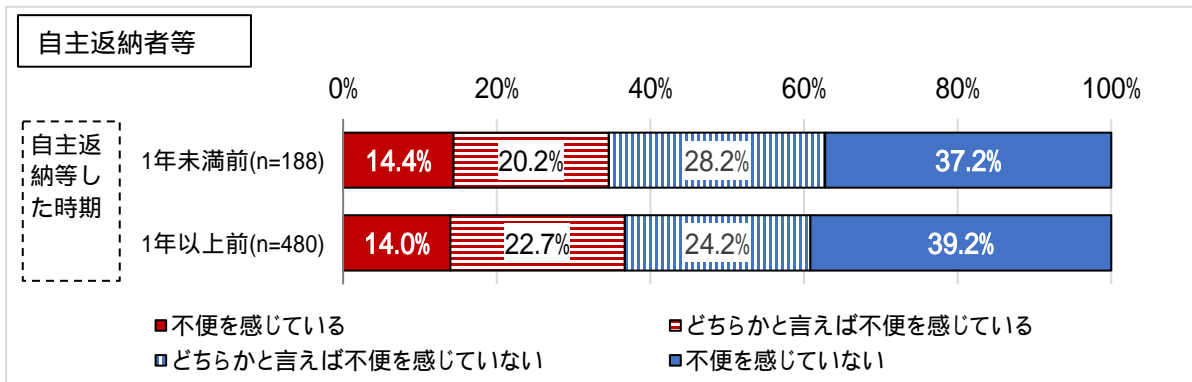
運転免許を自主返納、又は自主的に失効させたことで不便を感じていますか。以下の中から最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

- 1 自主返納者等が自主返納等により不便を感じているかを地区別にクロス集計すると、「不便を感じている」、「どちらかと言えば不便を感じている」者の割合は、「都市部」の25.0%、「地方都市」の37.4%、「その他」の40.7%、「過疎地」の60.5%の順に多くなった（図表 3-28）。
- 1 自主返納等した時期が調査実施時期から1年未満前の者と1年以上前の者で、自主返納等により不便を感じているかについて有意な差はみられなかった（図表 3-29）。

図表 3-28 自主返納等により不便を感じているか



図表 3-29 自主返納等の時期別 - 自主返納等により不便を感じているか

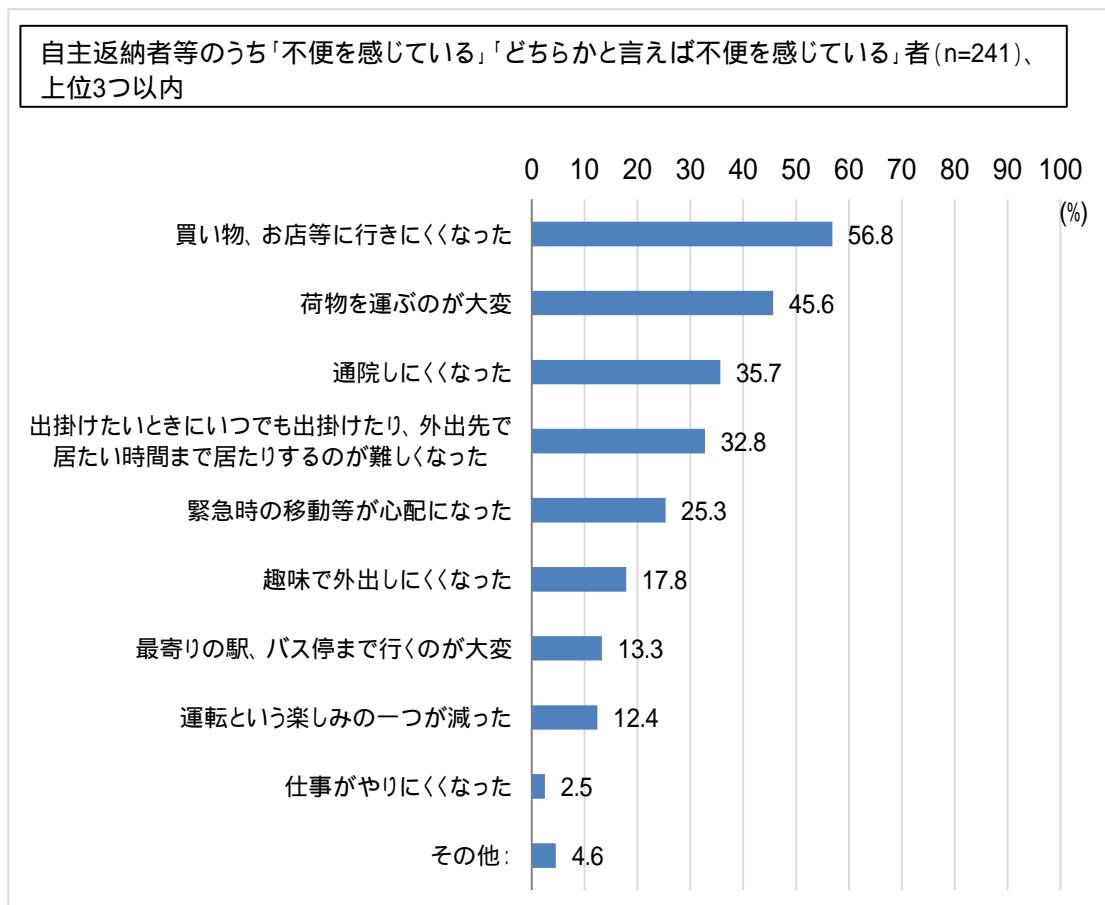


Q14

運転免許を自主返納したことでどのような不便を感じていますか。以下の中から当てはまると思うもの上位3つ以内を選んでください。

- Q13 で「不便を感じている」、「どちらかと言えば不便を感じている」と回答した者（n=241）の、その理由は「買い物、お店等に行きにくくなった」が 56.8%と最も多く、「荷物を運ぶのが大変」の 45.6%、「通院しにくくなった」の 35.7%、「出掛けたいときにいつでも出掛けたり、外出先で居たい時間まで居たりするのが難しくなった」の 32.8%と続いた（図表 3-30）。
- 「その他」の理由としては、「身分証明に困った」、「高齢の親の通院」、「孫の送迎」、「常に家族のサポートが必要になった」、「人に頼まなければ出かけられなくなった」等があった。

図表 3-30 自主返納等で不便を感じている理由

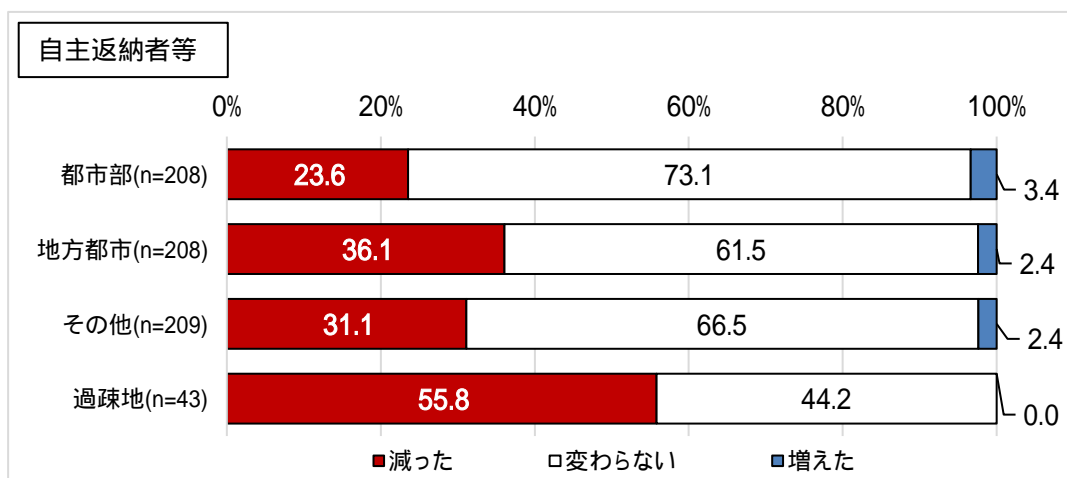


Q17

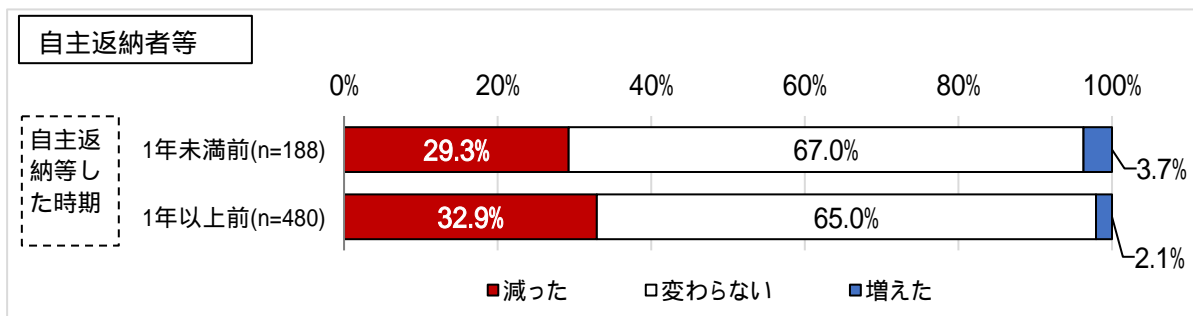
運転免許を自主返納、又は自主的に失効させた前後において、外出頻度（車での外出及び車以外での外出を含む）に変化がありましたか。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- I 自主返納者等の自主返納等の前後における外出頻度（車での外出及び車以外での外出を含む）の変化を地区別にクロス集計すると、「都市部」、「地方都市」、「その他」では「変わらない」者が6割を超え、「減った」のは3割程度（23.6%～36.1%）であるが、「過疎地」においては「減った」者が55.8%と多かった（図表 3-31）。
- I 自主返納等した時期が調査実施時期から1年未満前の者と1年以上前の者で、自主返納等の前後による外出頻度の変化について有意な差はみられなかった（図表 3-32）。

図表 3-31 自主返納等の前後における外出頻度の変化



図表 3-32 自主返納等の時期別 - 自主返納等の前後における外出頻度の変化



### 3-3-2 安全運転のための先端技術に関する認識

#### Q18

あなたは以下のような安全運転を支援するための先端技術等をご存じですか。それぞれについて、最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

サポカー：官民連携で普及啓発に取り組んでいる、安全運転を支援するための、衝突被害軽減ブレーキを搭載した、すべての運転者に推奨する自動車。

サポカーS：衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車です。

ETC2.0：料金収受システム ETC の発展版で、全国の高速道路、有料道路約 1,600 箇所に設置済みの約 1600 カ所の ITS スポットからの通信情報を得て、カーナビと連携し、高速道路等の情報サービスを提供するもの。車線合流、急カーブ、落下物、車両事故、災害時支援情報等の安全運転支援情報も提供される。

衝突被害軽減ブレーキ：カメラやレーダー等で前方の自動車や歩行者を検知して、追突や衝突するおそれがある場合には、音や警告灯等でドライバーに警告してブレーキ操作による衝突回避を促し、さらにブレーキ操作が無くこのままでは追突や衝突が避けられないとシステムが判断した場合には、被害を軽減するため自動的にブレーキが作動する装置。

ペダル踏み間違い時加速抑制装置：前方や後方に障害物があるにもかかわらずアクセルペダルを強く踏み込んでしまった場合に、誤発進を抑制し、衝突の危険を警告音やメーター表示等でドライバーに警告する機能。

車線逸脱警報：自動車に搭載されたカメラが車線の位置を認識して、ブレーキやハンドルにより車線内を維持するよう車両の動きを制御したり、車線からはみ出しそうになった場合等に、車両を車線内に戻そうとしたりする装置。

後方視界情報提供装置：後退時に、ドライバーが直接確認することが難しい後方の視界情報を車内のモニターに映し出す装置。

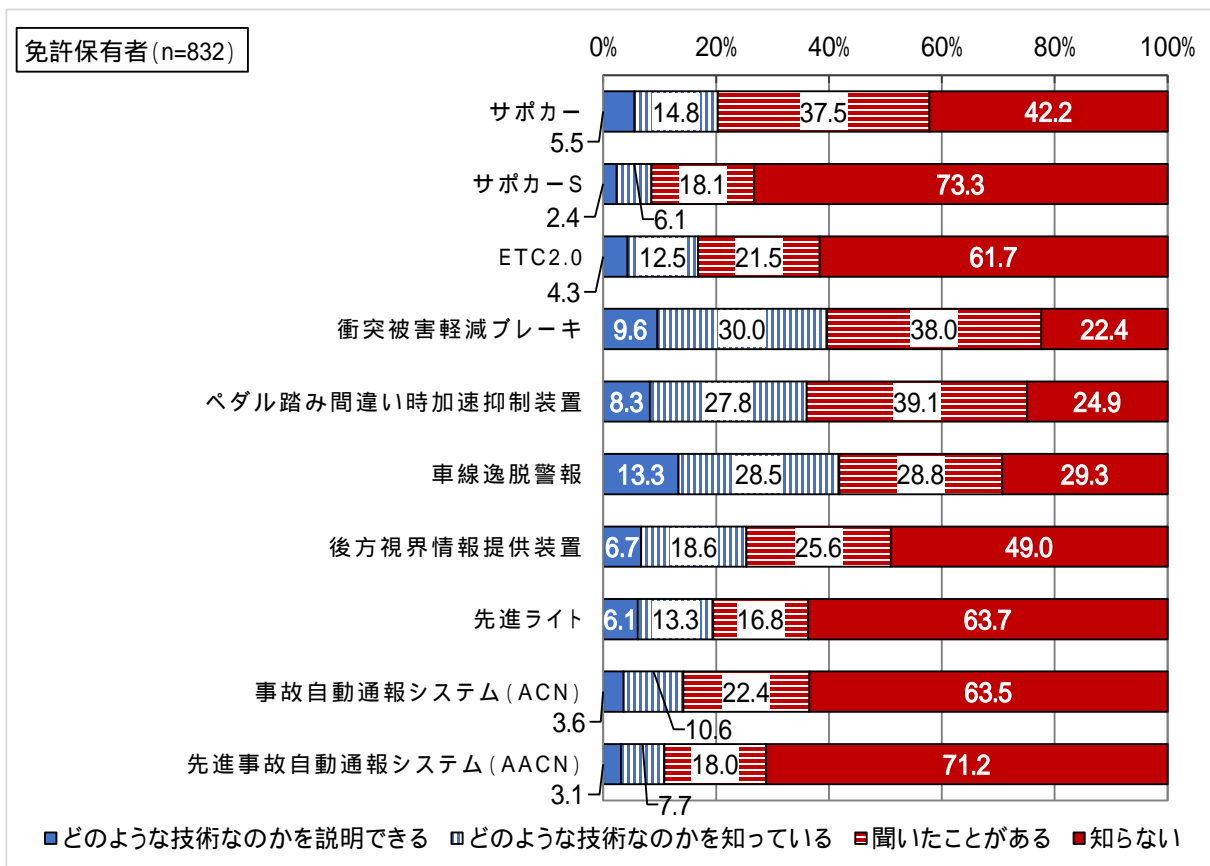
先進ライト：夜間走行時に前方の交通状況によって、前照灯の照射範囲を自動的に適切なものへ変更させるもの。

事故自動通報システム（ACN）：エアバッグが展開するような大きな交通事故が発生した場合に、発生場所等必要な情報を自動的に通報するもので、通報を受けたオペレーターが、運転者に呼びかけて応答がない場合は、消防署に対して意識がないことを伝えることができ、消防署の迅速な対応が可能になる。

先進事故自動通報システム（AACN）：エアバッグが展開するような大きな交通事故が発生した場合に、自動車から自動的に通報される事故時の情報に、車内乗員の傷害の状況を予測することができる情報を含めるもの。

- 安全運転のための先端技術等について、「知らない」あるいは知っているも「聞いたことがある」程度で、それぞれの技術の具体的な内容を知らない者がいずれの技術についても免許保有者(n=832)のうち58.1%~91.4%と大半を占めた。
- 「サポカーS」を「どのような技術なのかを説明できる」、「どのような技術なのかを知っている」に加え、「聞いたことがある」を含めた者の割合は免許保有者(n=832)のうち26.6%と、高齢運転者に推奨されている「サポカーS」に対する認知度は、他の先端技術等を含めた中で最も低かった(図表3-33)。
- 高齢者においては、安全運転のための先端技術等それぞれの具体的な内容についての認知が行き渡っていない様子である。

図表 3-33 安全運転のための先端技術等に対する認知度

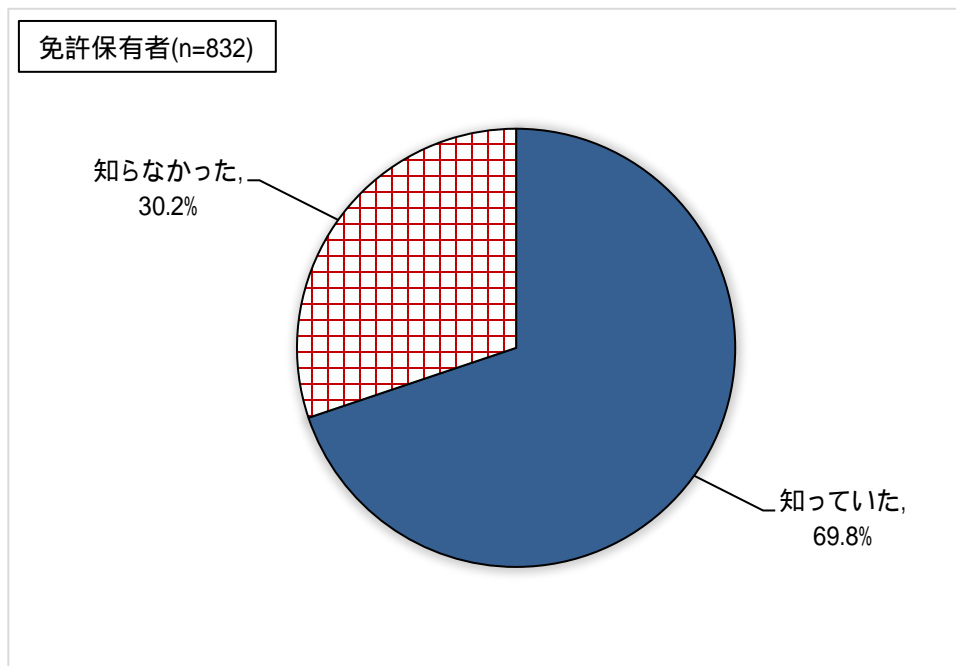


Q19

安全運転を支援するための先端技術等を搭載する車を運転する場合でも、運転者は、常に自ら前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の交通状況や道路状況に応じて、直ちにブレーキやハンドル等を確実に操作する必要があります。このことについて知っていましたか。以下の中から最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

- 1 免許保有者（n=832）のうち、安全運転のための先端技術等を搭載する車を運転する場合でも運転者は常に自ら前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の交通状況や道路状況に応じて直ちにブレーキやハンドル等を確実に操作できる必要があることを「知っていた」のは69.8%であった（図表3-34）。

図表 3-34 先端技術搭載車でも常に自ら操作可能にしておく必要性に対する認知度

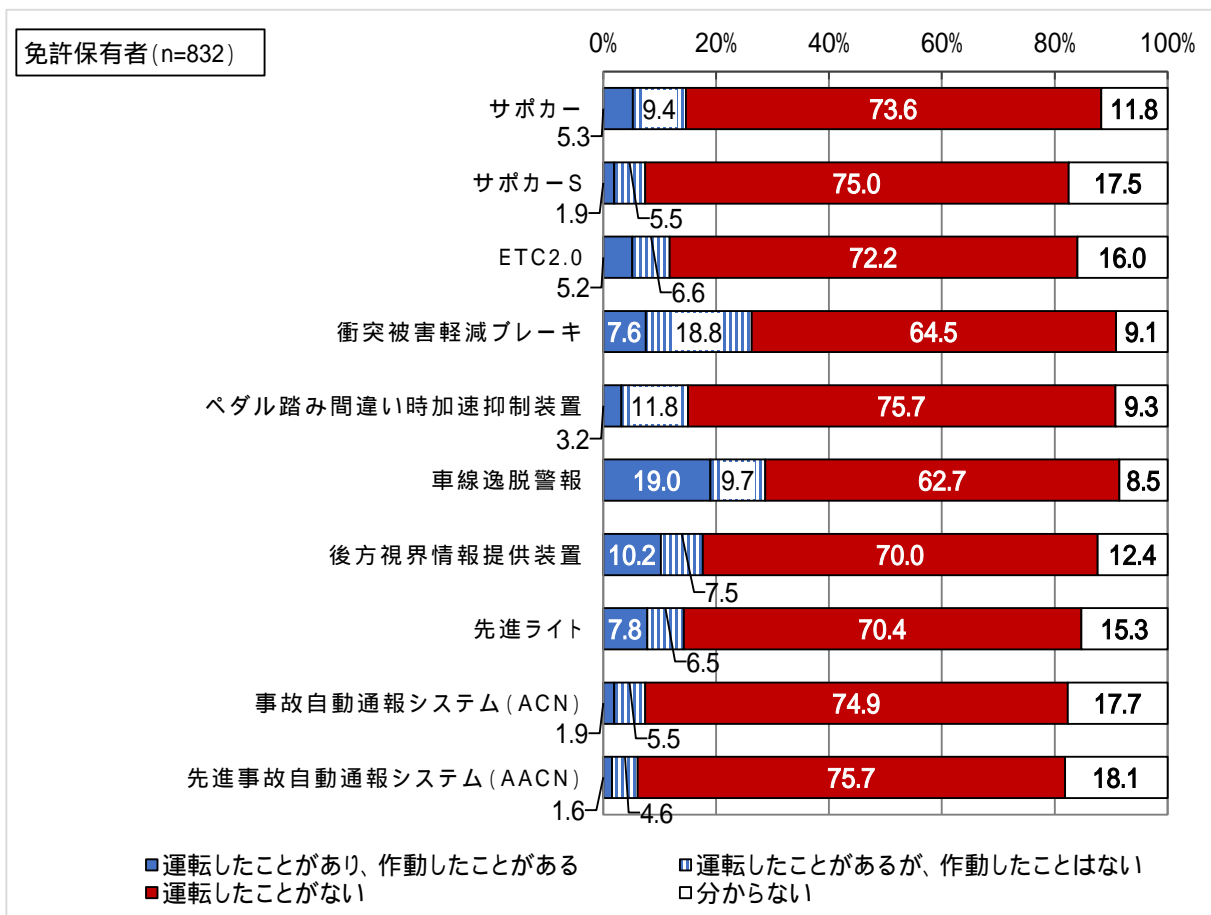


Q20

あなたは以下のような安全運転を支援するための先端技術等を搭載した車を運転したことがありますか。それぞれについて、最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

- 安全運転のための先端技術搭載車の運転経験について、「運転したことがない」、「分からない」者がいずれの技術についても免許保有者（n=832）のうち7割を超えた（71.2%～93.8%）。
- 免許保有者（n=832）が、安全運転のための先端技術搭載車を「運転したことがあり、作動したことがある」と、実際に活用され、効果が経験されている割合が多いのは、「車線逸脱警報」の19.0%、「後方視界情報提供装置」の10.2%、「先進ライト」の7.8%、「衝突被害軽減ブレーキ」の7.6%であった（図表 3-35）。

図表 3-35 先端技術搭載車の運転経験

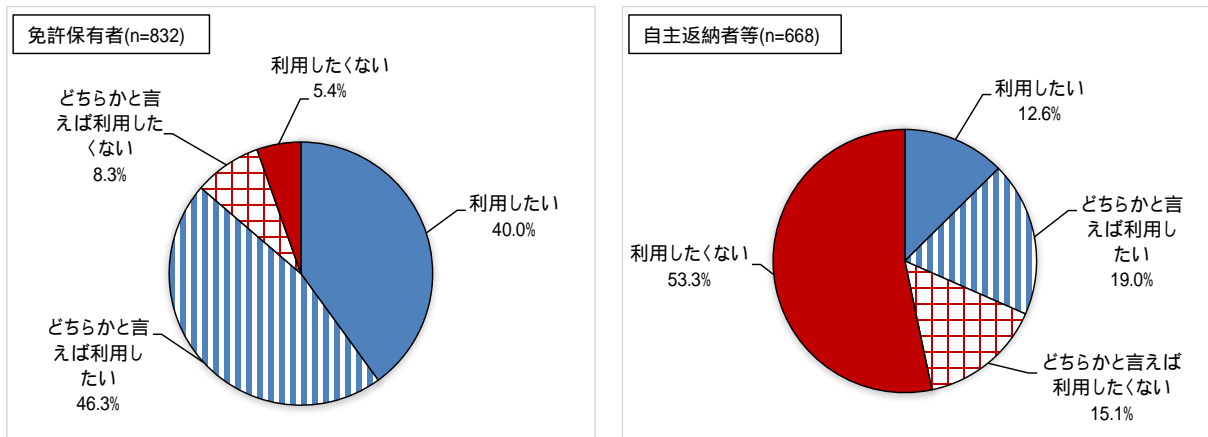


Q21

今後、安全運転を支援するための先端技術等を搭載した車を利用したいと思いますか。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- 1 免許保有者 (n=832) の先端技術搭載車の今後の利用意向は、「利用したい」、「どちらかと言えば利用したい」が 86.3%と、利用意向のある者が大半であった。
- 1 自主返納者等 (n=668) においても、今後、先端技術搭載車を「利用したい」、「どちらかと言えば利用したい」と思う者は 31.6%存在した (図表 3-36)。
- 1 現時点では未だ先端技術搭載車の運転経験がないが、今後は利用したいと考えている様子である。

図表 3-36 先端技術搭載車の利用意向





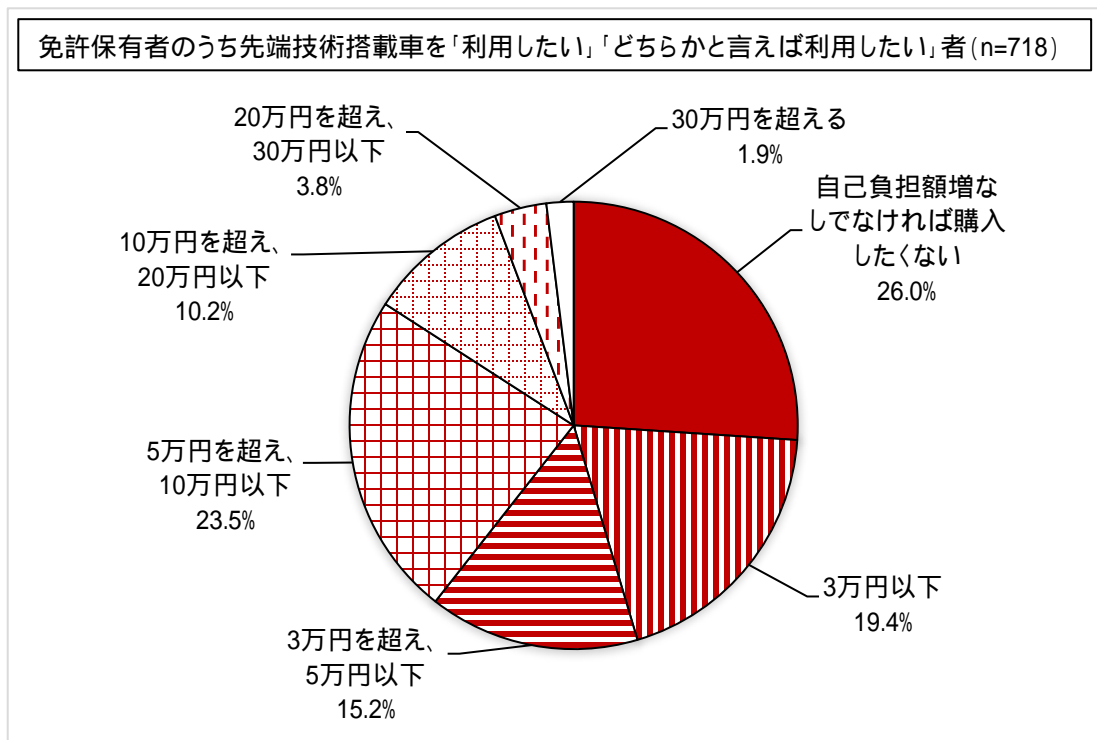
Q22 (Q21で「利用したい」「どちらかと言えば利用したい」と回答した者のみ)

車を購入しようとしているとして、他の条件は同じ車で、サポカーSに対応していない車に比べ、サポカーSに対応している車が、いくらくらいまでの差額なら高くても購入しようと思えますか(利用できる補助金等があれば利用したとして、どれくらいの自己負担額増であればという想定でお答えください)。以下の中から最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

サポカーS：衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車です。

- I 免許保有者のうち、Q21で「利用したい」、「どちらかと言えば利用したい」と回答した者(n=718)が、車を購入しようとしているとして、他の条件は同じ車で、高齢運転者に推奨されている「サポカーS」に対応していない車に比べ、「サポカーS」に対応している車が、いくらくらいまでの差額なら高くても購入しようと思うかについて、利用できる補助金等があれば利用したとして、どれくらいの自己負担額増であればという想定で問うと、「自己負担額なしでなければ購入したくない」が28.4%、「3万円以下」が18.8%、「3万を超え5万円以下」が14.7%と、5万円以下が過半であった(図表3-37)。

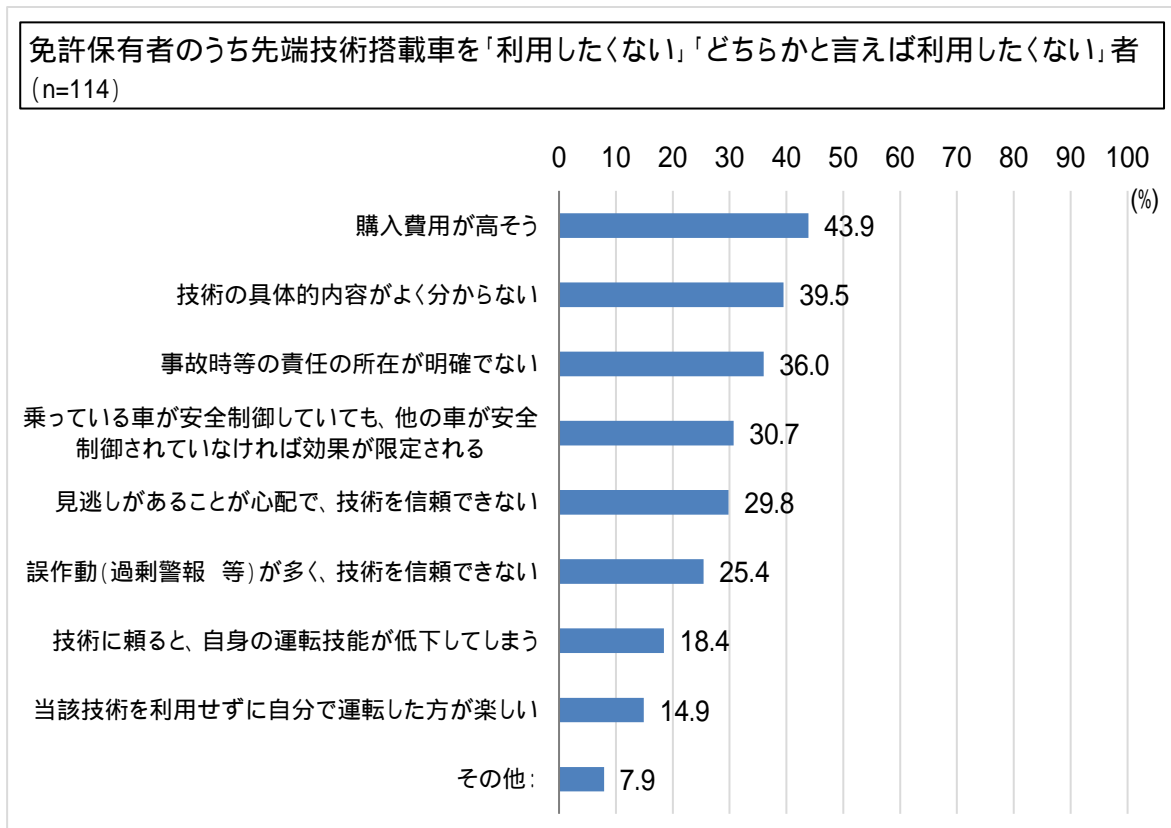
図表 3-37 サポカーS対応車に購買意欲を持つ自己負担額の差額



Q23 (Q21で「利用したくない」「どちらかと言えば利用したくない」と回答した者のみ)  
 安全運転を支援するための先端技術等を搭載した車を利用したいと思わない理由は何ですか。以下の中から当てはまると思うものを全て選んでください。

- 1 免許保有者のうち、Q21で「利用したくない」、「どちらかと言えば利用したくない」と回答した者(n=114)の、その理由は「購入費が高そう」が43.9%と最も多く、「技術の具体的内容がよく分からない」の39.5%、「事故時等の責任の所在が明確でない」の36.0%と続いた(図表3-38)。
- 1 「その他」の理由としては、「運転するつもりはない」、「運転不可能な身である」等があった。

図表 3-38 先端技術搭載車を利用したくない理由



Q24

「サポカー」「サポカーS」「ETC2.0」「衝突被害軽減ブレーキ」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」「車線逸脱警報」「先進ライト」「後方視界情報提供装置」「事故自動通報システム（ACN）」「先進事故自動通報システム（AACN）」以外の、安全運転を支援するための先端技術として、今後あればよいのにもと思うものがあればお書きください。

- 1 安全運転を支援するための先端技術として、今後あればよいのにもと思うものとして、以下のような意見が挙げられた（自由回答）。
  - 2 ドライバーの健康状態を把握して、運転停止を促したり、本人と周囲の安全性をより高めたりする技術。
  - 2 狭い道を走行する際のタイヤと道端の目視を支援する技術。
  - 2 子どもの飛び出し、自転車の接近、歩行者のふらつき等、不意の危険を回避できるようにする技術。
  - 2 全方位障害物検知システム(特に駐車場、車庫からの出入庫時)。
  - 2 完全自動運転の車。
  - 2 完全自動運転のエアカー(空飛ぶ車)。

### 3-3-3 自身の安全運転に関する認識

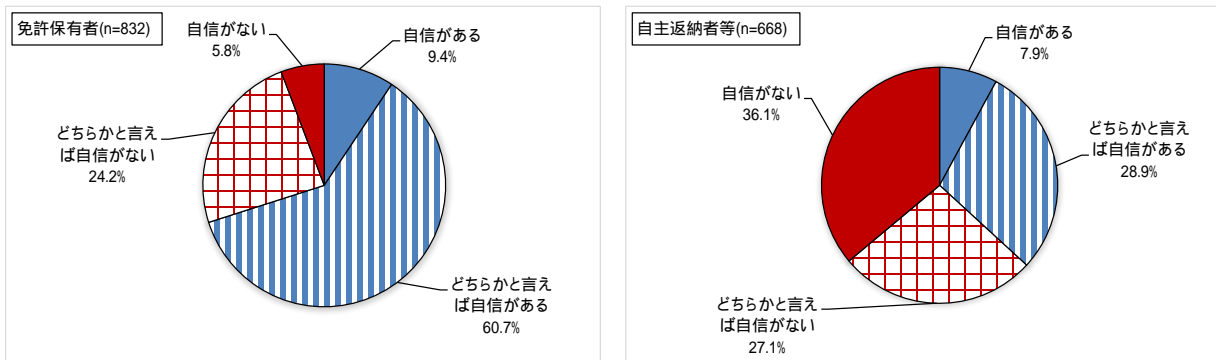
Q25 から Q29 は、自身の安全運転について問うたもので、自主返納者等においては、自主返納等を行う前の運転状況について回答いただいた。

Q25

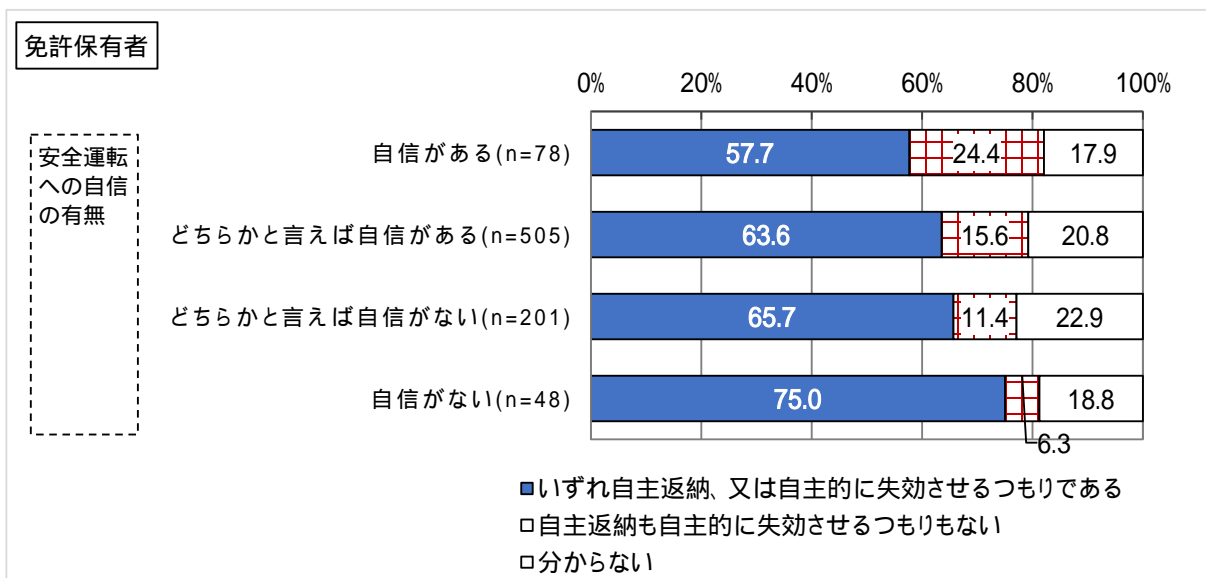
自身の安全運転に自信がありますか。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- 1 自身の安全運転について、自主返納者等は自主返納等を行う前において「自信がある」、「どちらかと言えば自信がある」者が 36.8%であったのに対し、免許保有者は現在において 70.1%であった(図表 3-39)。
- 1 高齢になっても安全運転に自信がある者が免許を保有し続け、自信がなくなった者が免許返納等している様子が見られる。
- 1 安全運転への自信の有無別に、免許保有者の自主返納等の意向をクロス集計すると、免許保有者の自主返納等の意向は自信がある方が少なかった(図表 3-40)。

図表 3-39 安全運転への自信の有無

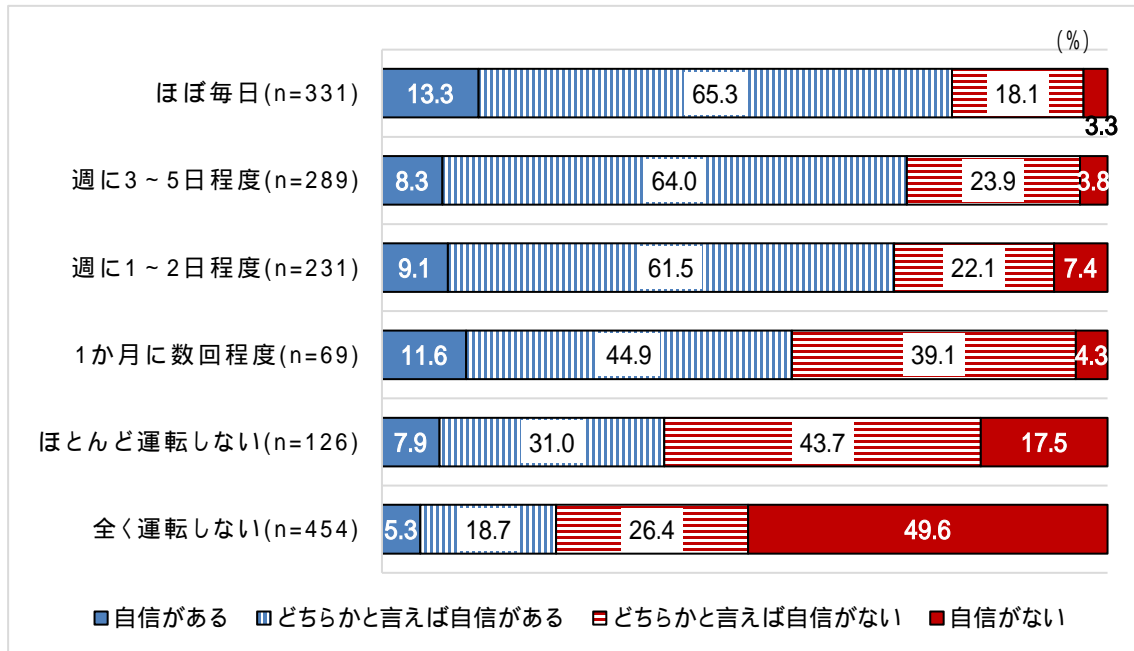


図表 3-40 安全運転への自信の有無別 - 免許保有者の自主返納等の意向



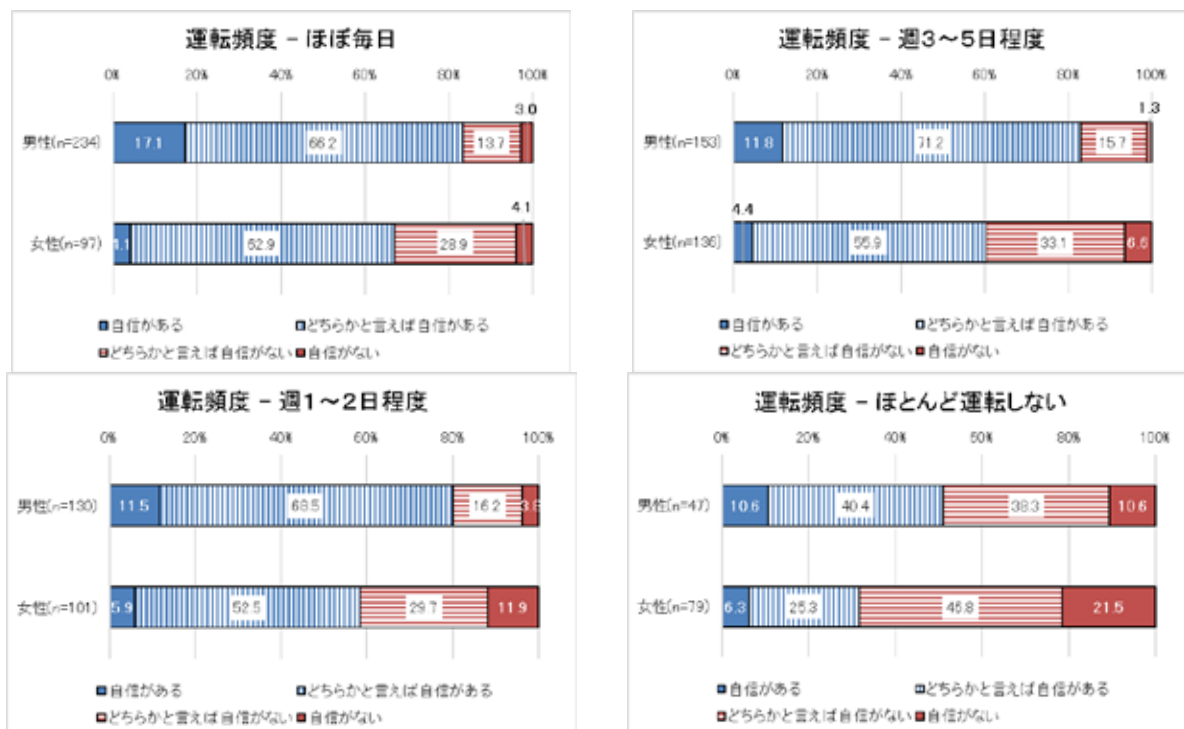
- 1 運転頻度別では、運転頻度が高い者のほうが「自信がある」、「どちらかと言えば自信がある」者の割合が多かった（図表 3-41）。

図表 3-41 運転頻度別 - 安全運転への自信の有無



- 1 また、運転頻度別、男女別では、全ての運転頻度で男性の方が「自信がある」、「どちらかと言えば自信がある」割合が高かった（図表 3-42）。

図表 3-42 運転頻度別、男女別 自身の安全運転への自信

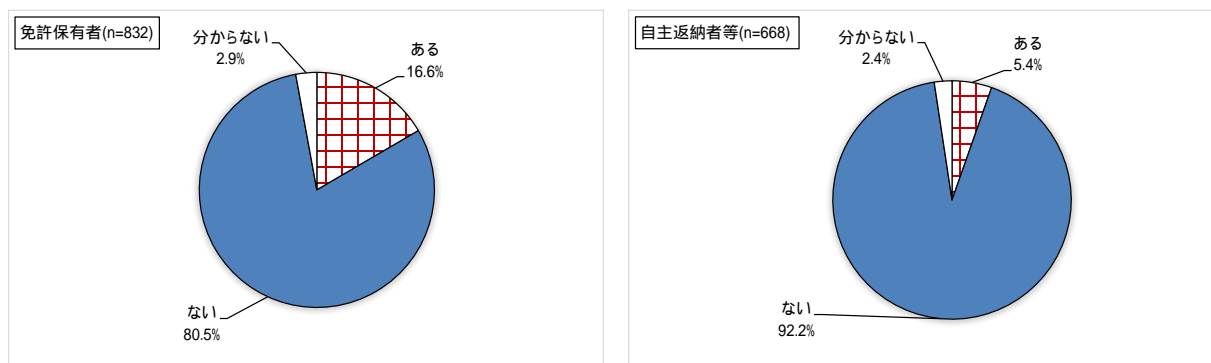


Q26

過去5年で交通違反をしたことがありますか（免許を自主返納、又は自主的に失効させている方は、自主返納、又は自主的に失効させた時の前5年についてお答えください）。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- I 自主返納者等は自主返納等を行う前の5年において交通違反をしたことが「ある」のは5.4%であったのに対し、免許保有者は現在から5年前までの間で16.6%であった（**図表 3-43**）。

**図表 3-43 過去5年の交通違反経験**

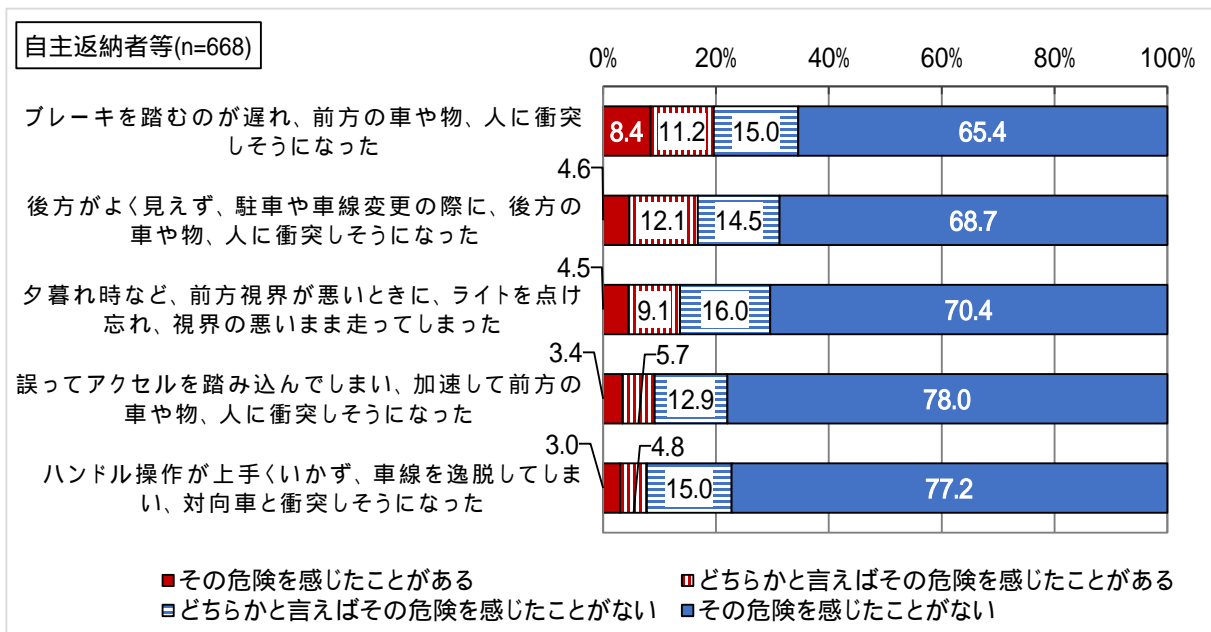
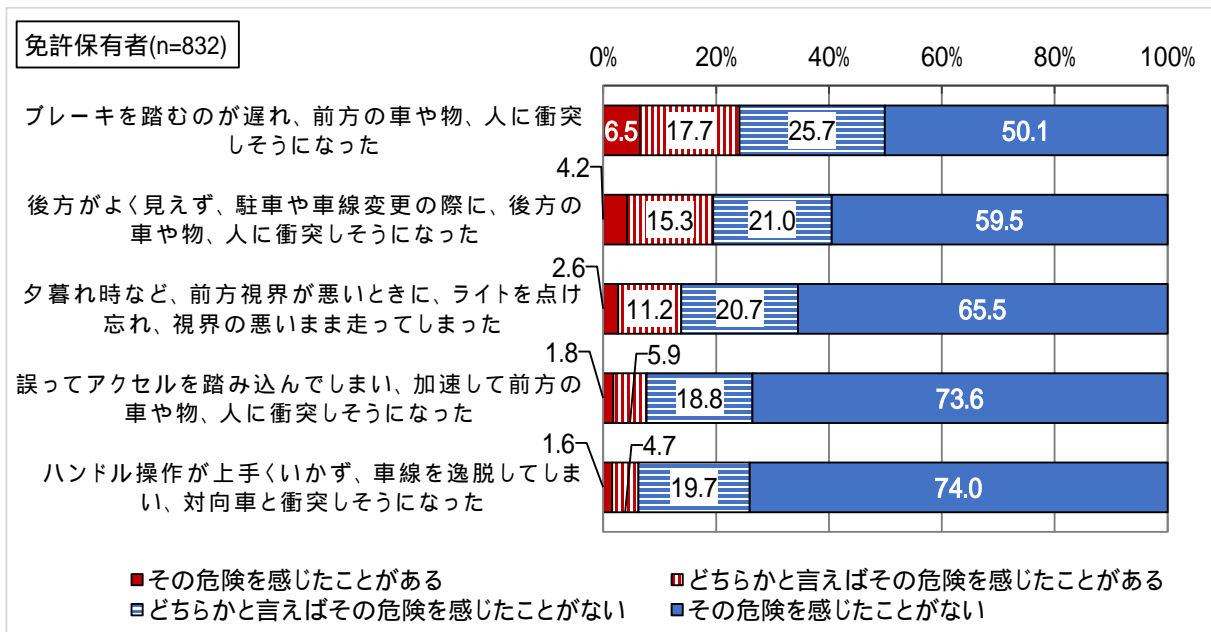


Q27

過去5年で、自動車を運転していてどのような危険を感じたことがありますか（免許を自主返納、又は自主的に失効させている方は、自主返納、又は自主的に失効させた時の前5年についてお答えください）。それぞれについて、最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

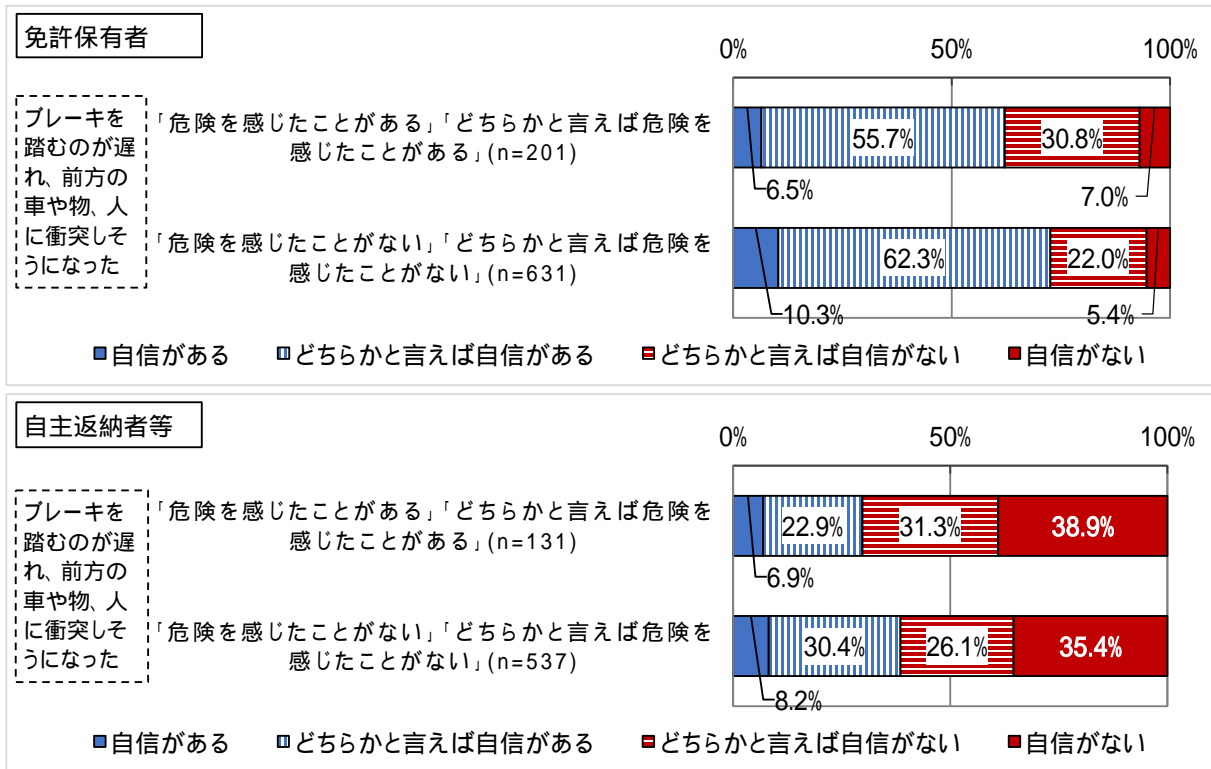
- 1 高齢者が運転中に感じた危険は、「ブレーキを踏むのが遅れ、前方の車や物、人に衝突しそうになった」が最も多く、「後方がよく見えず、駐車や車線変更の際に、後方の車や物、人に衝突しそうになった」、「夕暮れ時など、前方視界が悪いときに、ライトを点け忘れ、視界の悪いまま走ってしまった」と続いた（図表 3-44）。

図表 3-44 運転時に感じた危険

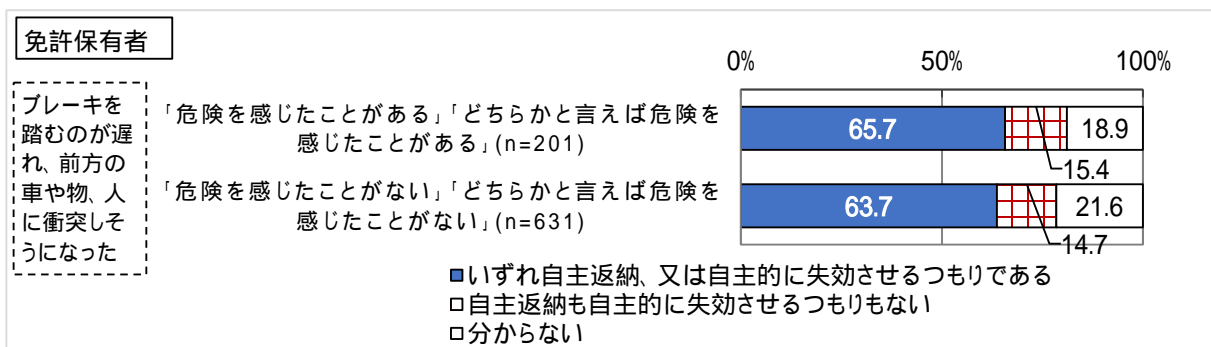


- 「ブレーキを踏むのが遅れ、前方の車や物、人に衝突しそうになった」を例に、運転時にその危険を感じたことがあるかないかの別に、安全運転への自信の有無をクロス集計すると、危険を感じたことがある方が「自信がある」、「どちらかと言えば自信がある」者の割合は有意に少なくなっていた(図表 3-45)。
- 運転時にその危険を感じたことの有無別に、免許保有者の自主返納等の意向をクロス集計すると、免許保有者の自主返納等の意向は危険を感じたことの有無による有意な差はなかった(図表 3-46)。

図表 3-45 運転時に危険を感じたことの有無別 - 安全運転への自信の有無



図表 3-46 運転時に危険を感じたことの有無別 - 免許保有者の自主返納等の意向



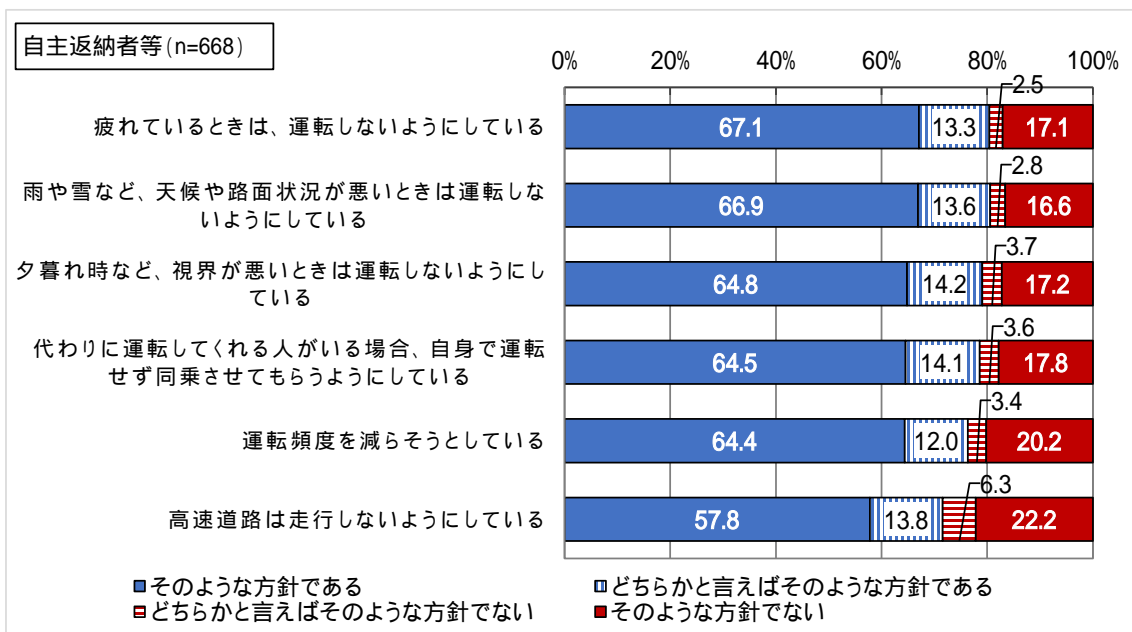
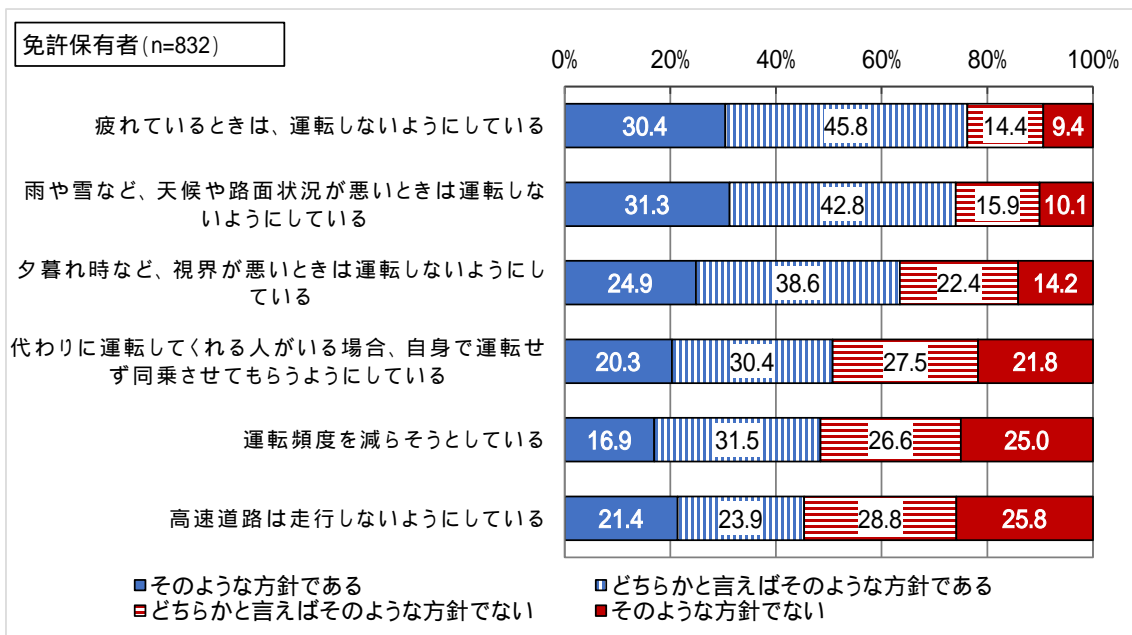


Q28

自身で自動車を運転するかどうかについてのお考えをお聞かせください。それぞれについて、最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。

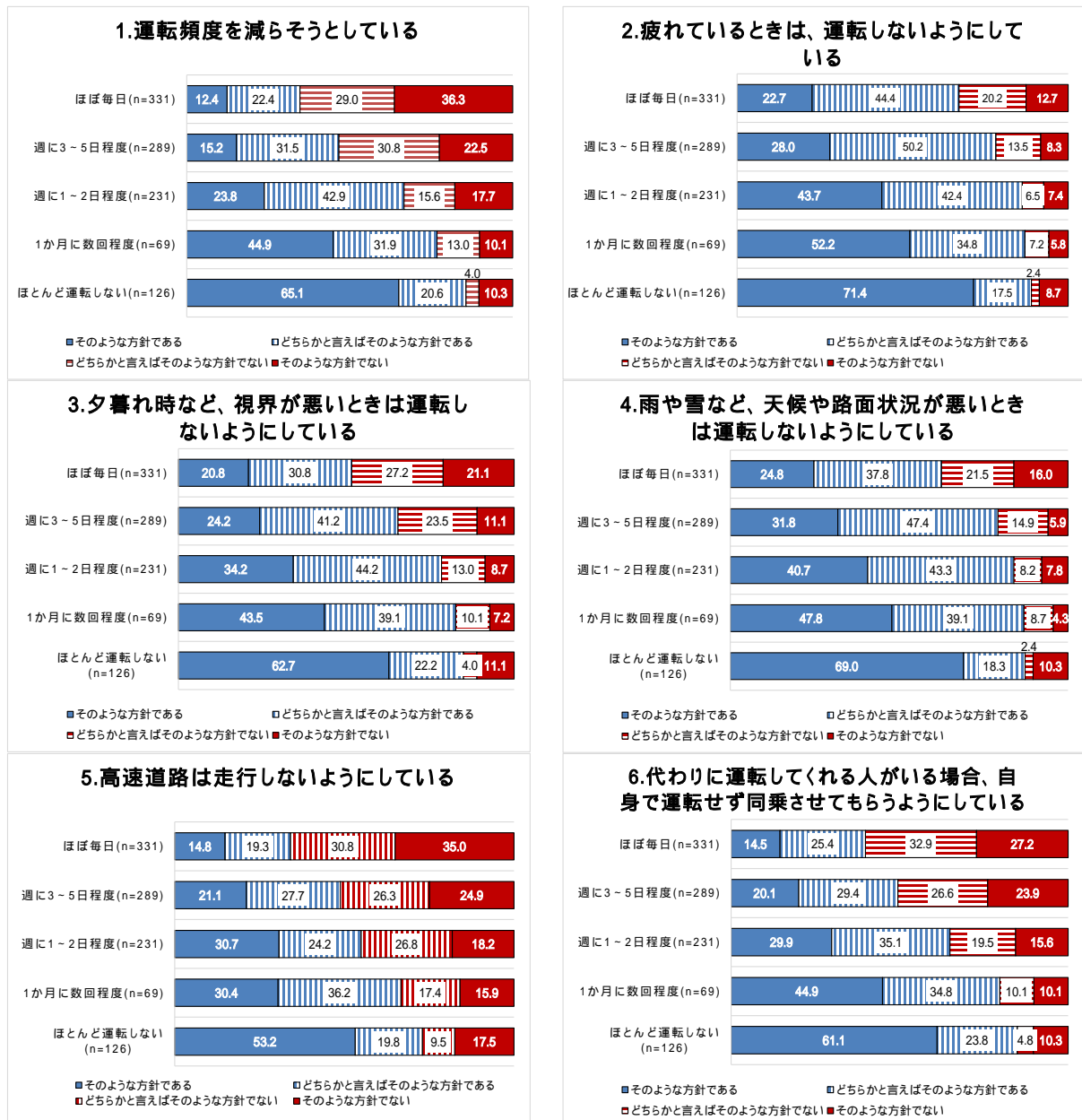
- 1 自主返納者等は、自主返納等を行う前において、「疲れているときは、運転しないようにしている」、「雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている」、「夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている」、「代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている」、「運転頻度を減らそうとしている」、「高速道路は走行しないようにしている」等、自身で運転することを控え目にする方針について、「そのような方針である」とした者が6~7割程度であったのに対し、免許保有者は2~3割程度であった（図表3-47）。

図表3-47 自身で運転するかどうかについての考え



- 1 自身で運転することを控え目にする方針について運転頻度別にクロス集計すると、運転頻度が高い者ほど「どちらかと言えばそのような方針でない」、「そのような方針でない」者の割合が高い傾向がみられた（図表 3-48）。

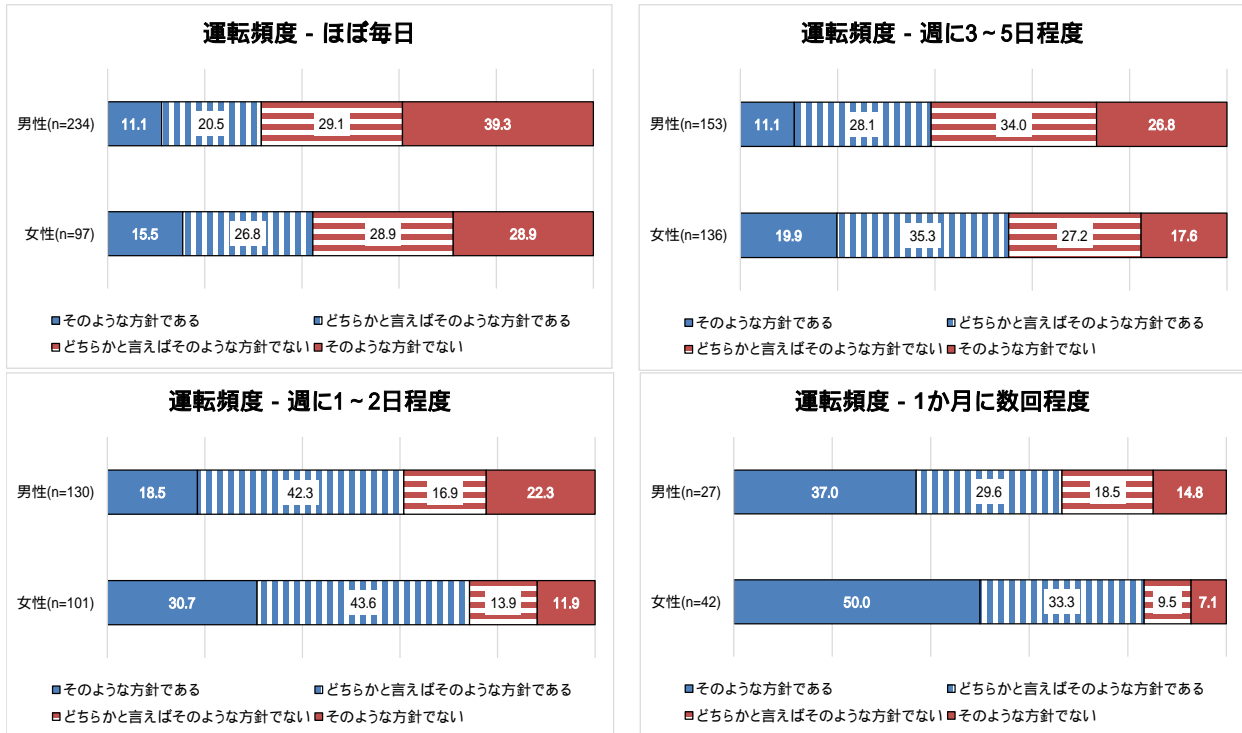
図表 3-48 運転頻度別 - 自身で運転するかどうかについての考え



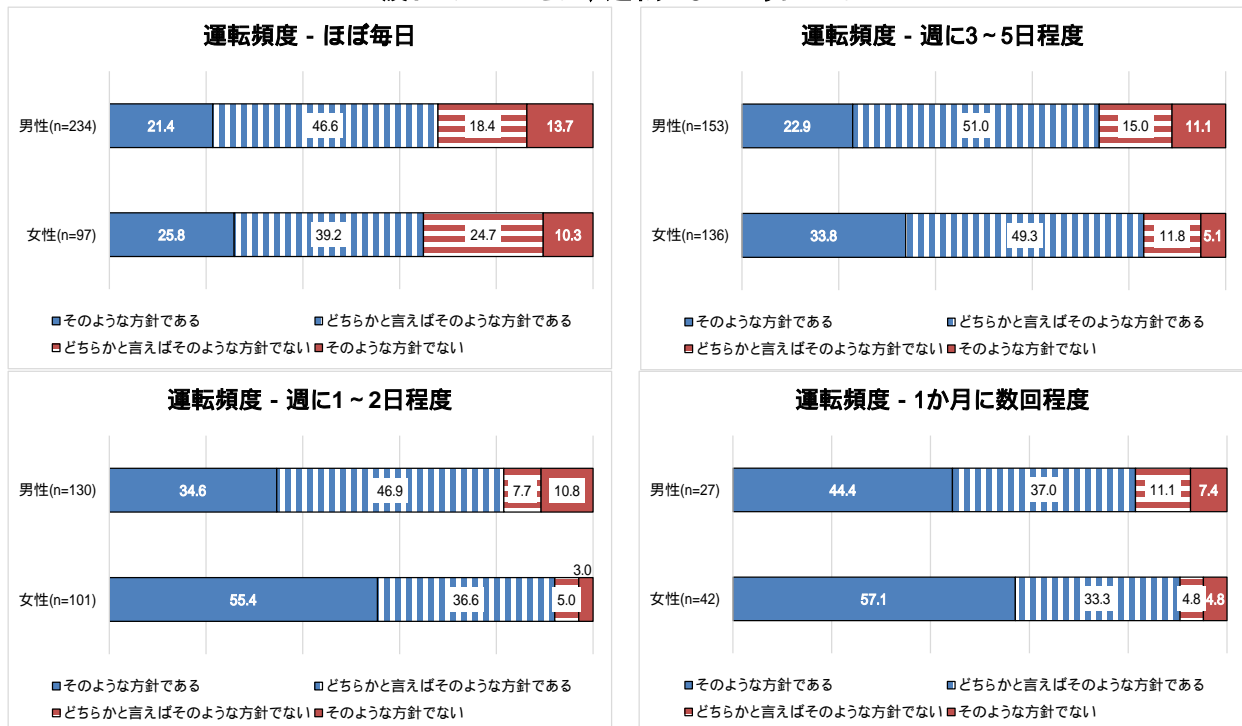
- 1 また、運転頻度別、男女別では、「2. 疲れているときは、運転しないようにしている」以外で全ての運転頻度で男性の方が「そのような方針である」、「どちらかと言えばそのような方針である」の合計の割合が低かった。「2. 疲れているときは、運転しないようにしている」では運転頻度がほぼ毎日の場合、「そのような方針である」、「どちらかと言えばそのような方針である」の合計の割合はほぼ同じであった（図表 3-49）。

図表 3-49 運転頻度別、男女別 - 自身で運転するかどうかについての考え

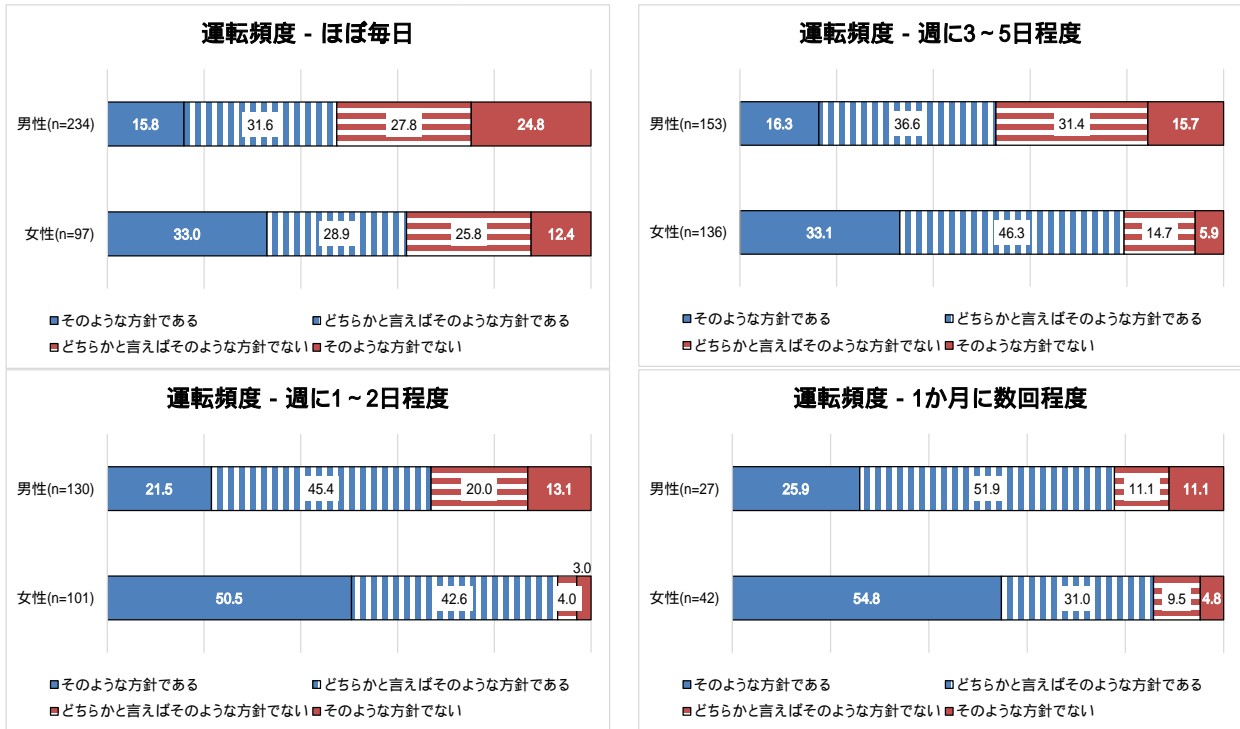
1. 運転頻度を減らそうとしている



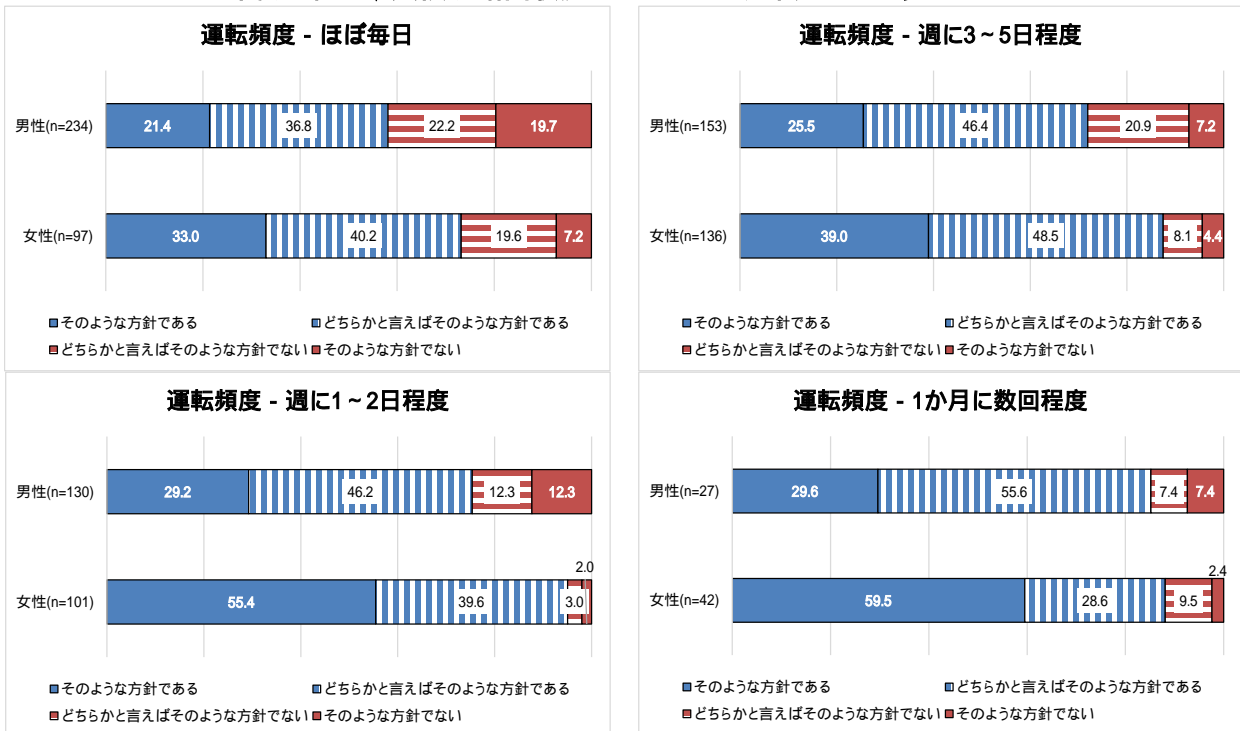
2. 疲れているときは、運転しないようにしている



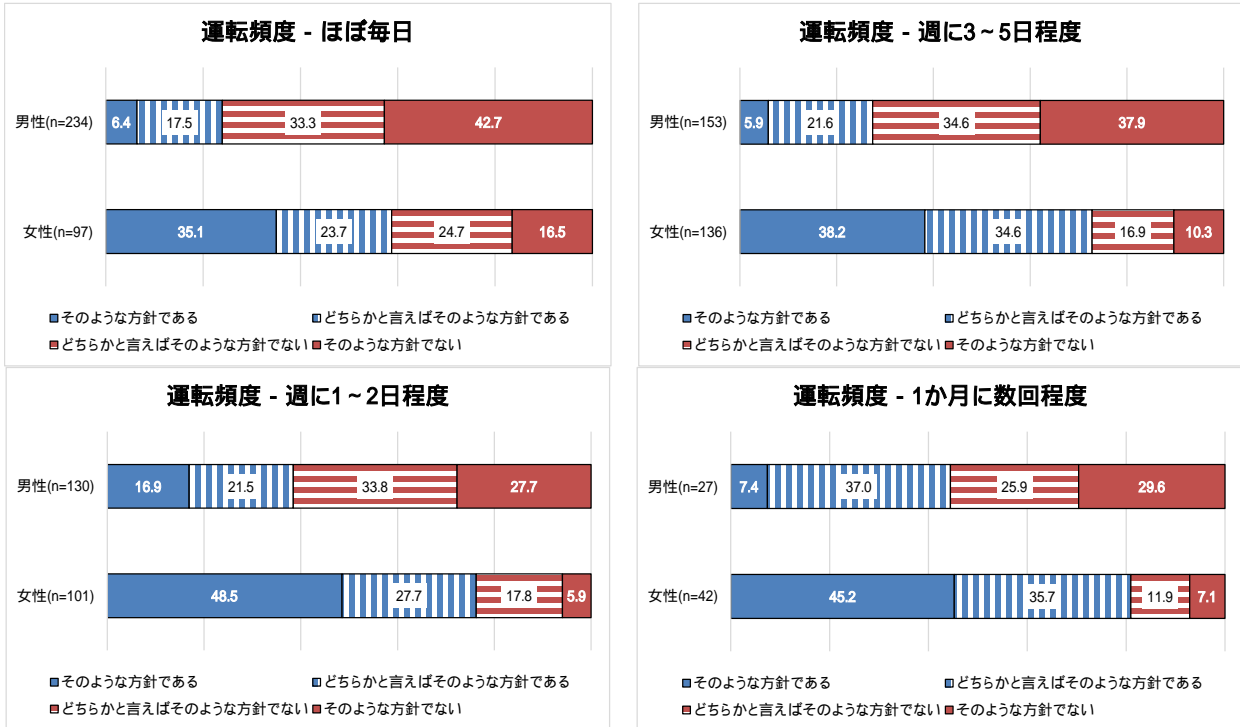
### 3.夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている



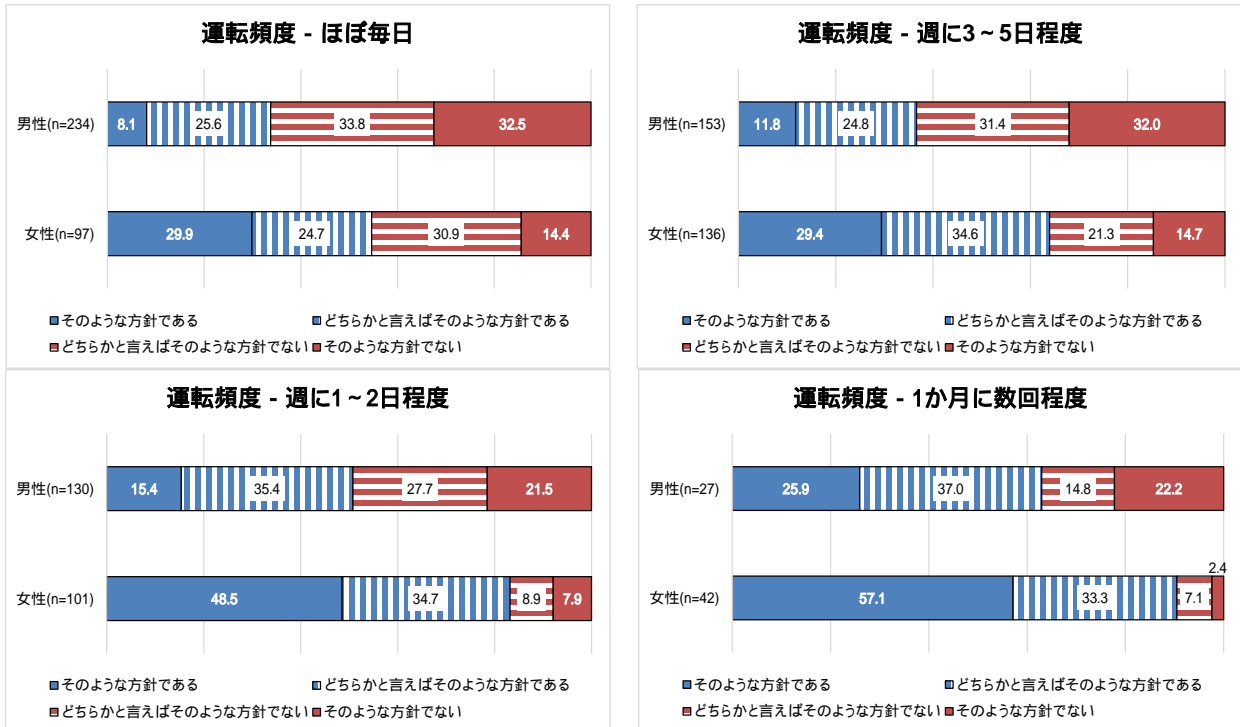
### 4.雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている



## 5. 高速道路は走行しないようにしている



## 6. 代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗せしてもらっている

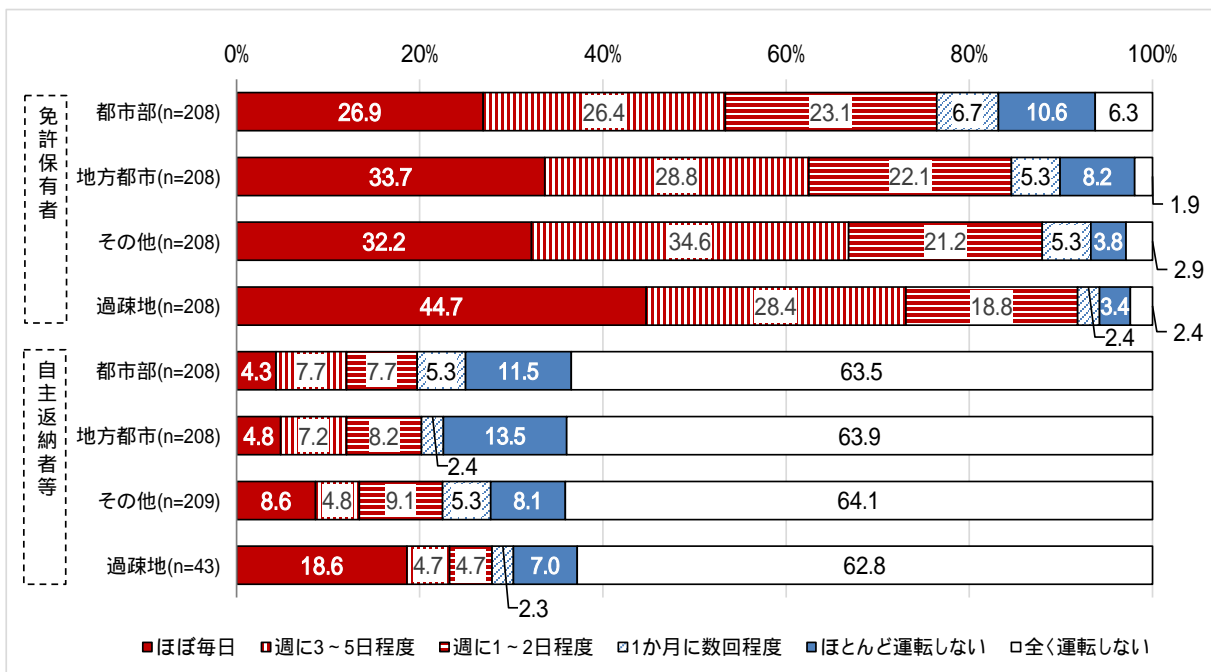


Q29

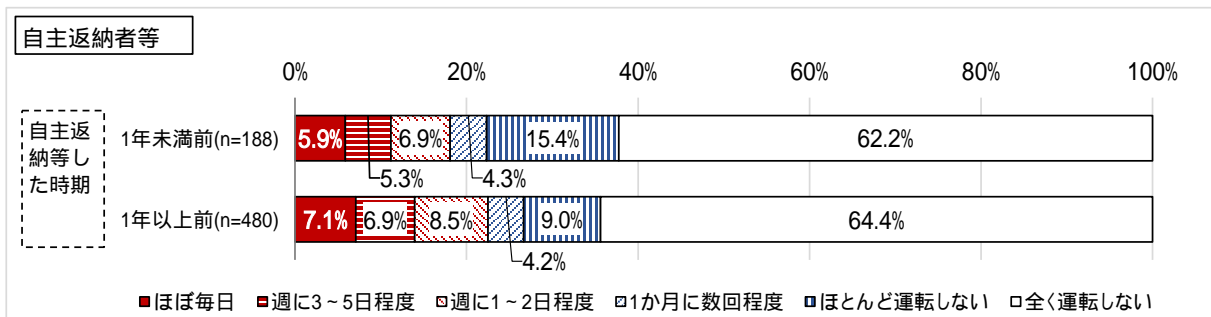
過去1年の、平均的な、自身で運転する頻度を教えてください（免許を自主返納、又は自主的に失効させている方は、自主返納、又は自主的に失効させた時の前の1年についてお答えください）。以下のの中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- 1 自主返納者等は自主返納等を行う前の1年において「全く運転しない」者が6割以上であるのに対し、免許保有者は現在において数%であった。
- 1 免許保有者が「週に1~2日程度」以上の頻度で運転していたのは、「都市部」で76.4%、「地方都市」で84.6%、「その他」で88.0%、「過疎地」で91.8%であった（図表3-50）。
- 1 自主返納等した時期が調査実施時期から1年未満前の者と1年以上前の者で、「全く運転しない」者の割合や「週に1~2日程度」以上の頻度で運転している者の割合に有意な差はみられなかった（図表3-51）。

図表 3-50 過去1年の運転頻度



図表 3-51 自主返納等の時期別 - 過去1年の運転頻度



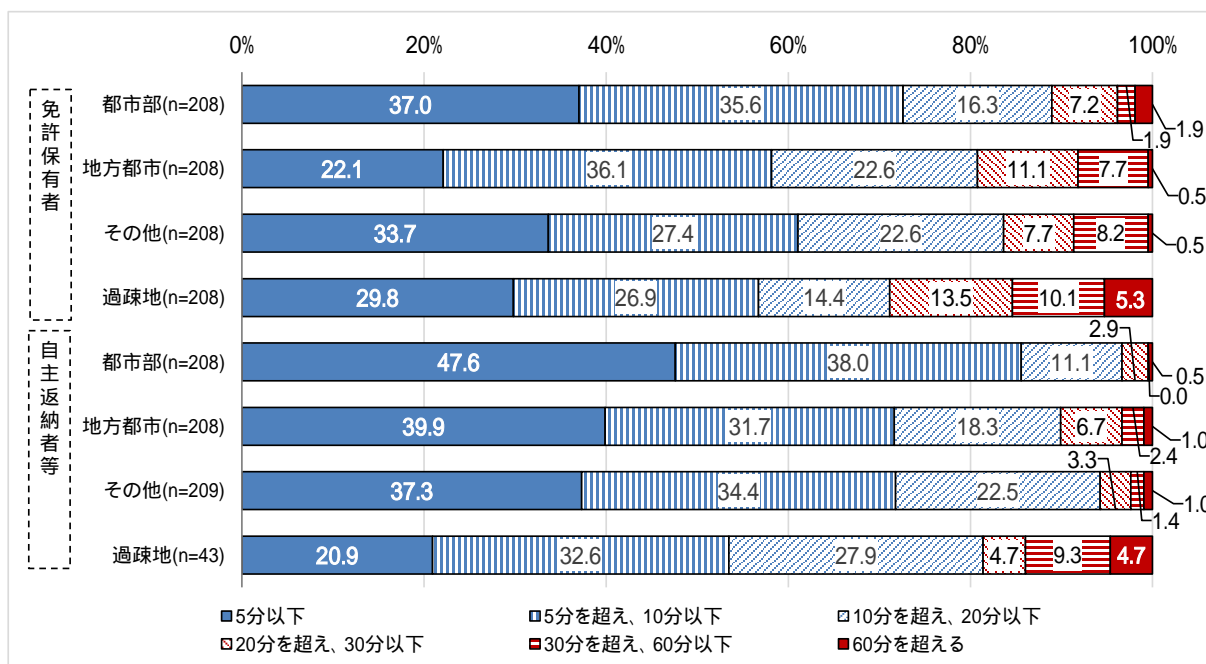
### 3-3-4 その他の項目について

#### Q30

あなたのお住まいから最寄りの電车站、バス停まで徒歩でどれくらい掛かりますか（電车站とバス停のうち近い方についてお答えください）。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- 1 最寄りの電车站、バス停までの徒歩時間が20分を超える者の割合は、自主返納者等より免許保有者の方が多かった（図表3-52）。

図表3-52 最寄りの電车站、バス停までの徒歩時間

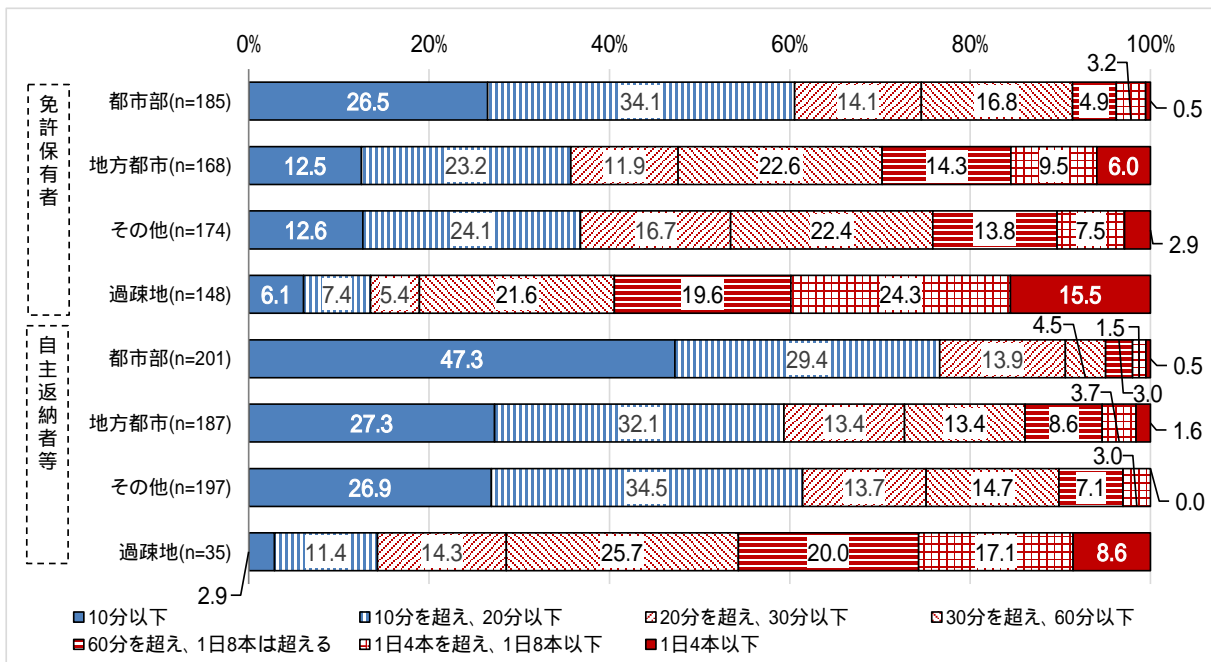


Q31 (Q30で「5分以下」「5分を超え、10分以下」「10分を超え、20分以下」と回答した者のみ)

あなたのお住まいから徒歩で20分以内に行ける電车站、バス停から、電車やバスは何分間隔で、あるいは1日何本出ていますか(複数の電车站やバス停がある場合、最も時間間隔が短い公共交通機関についてお答えください。上り/下りなど複数の行き先のうち最も本数が多い行き先についてお答えください。時間帯によって時間間隔が異なる場合、最も時間間隔が長い時間帯についてお答えください。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- I 徒歩20分圏内の電车站、バス停からの公共交通機関の運転間隔が20分を越える者の割合は、自主返納者等より免許保有者の方が多かった(図表3-53)。

図表3-53 徒歩20分圏内の電车站、バス停からの公共交通機関の運転間隔



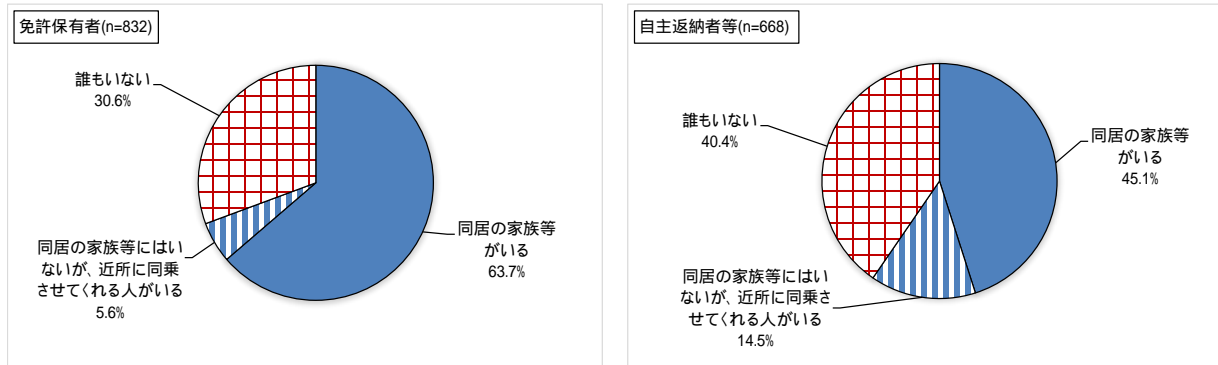


Q35

あなたには出かけたときに代わりに運転して同乗させてくれる人はいますか。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- 1 同乗させてくれる人が「誰もいない」と回答した者の割合は、免許保有者は約3割、自主返納者等は約4割であった(図表3-54)。

図表 3-54 代わりに運転して同乗させてくれる人の有無

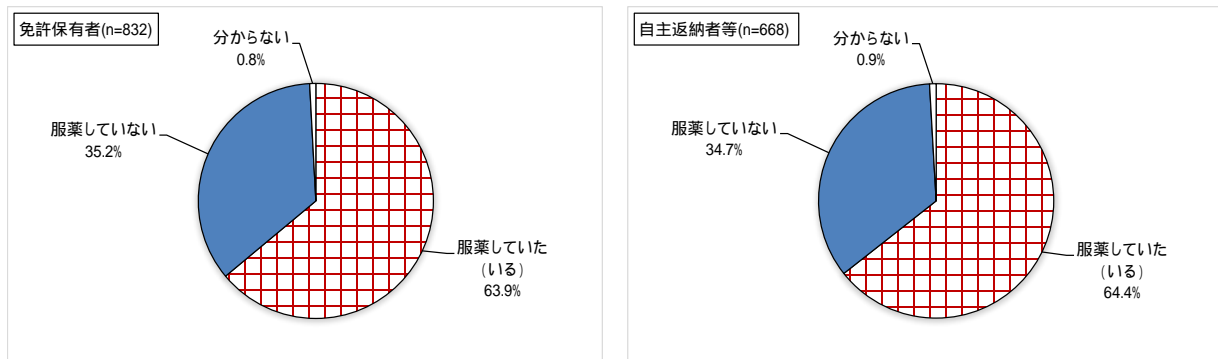


Q32

あなたは過去1年で、医者から処方された薬を日常的に服薬していましたか。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- 1 薬を服用していた者の割合は、免許保有者で63.9%、自主返納者等で64.4%と、有意な差はみられなかった(図表3-55)。

図表 3-55 医者処方薬の日常的服薬状況

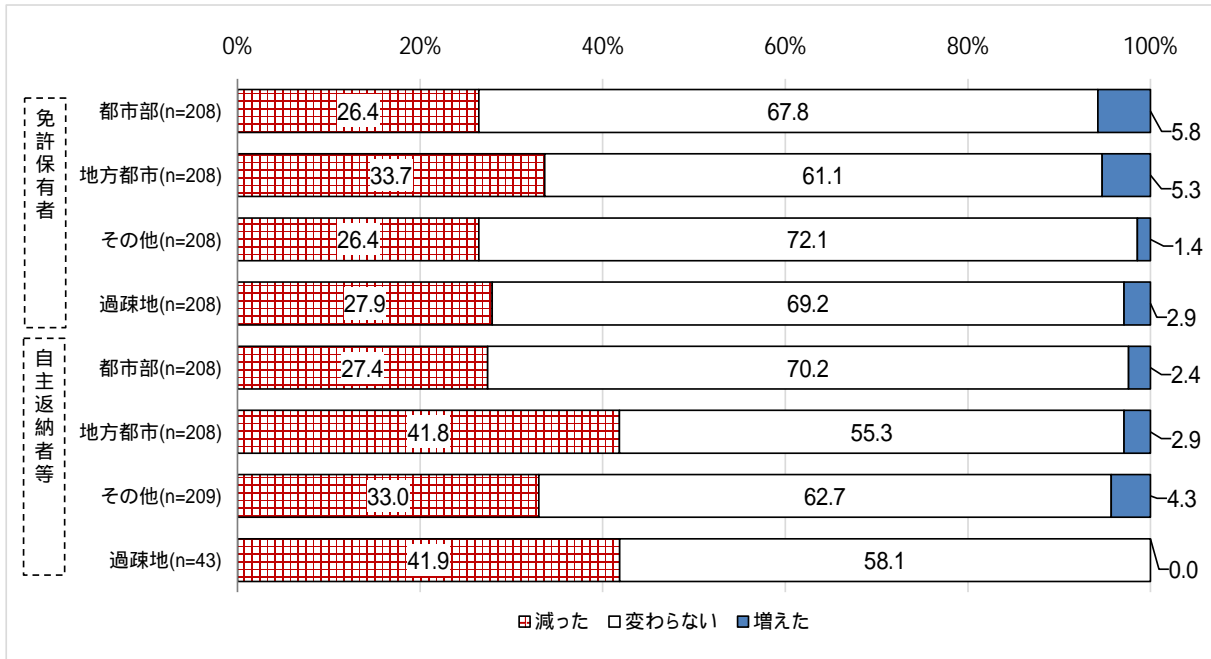


Q33

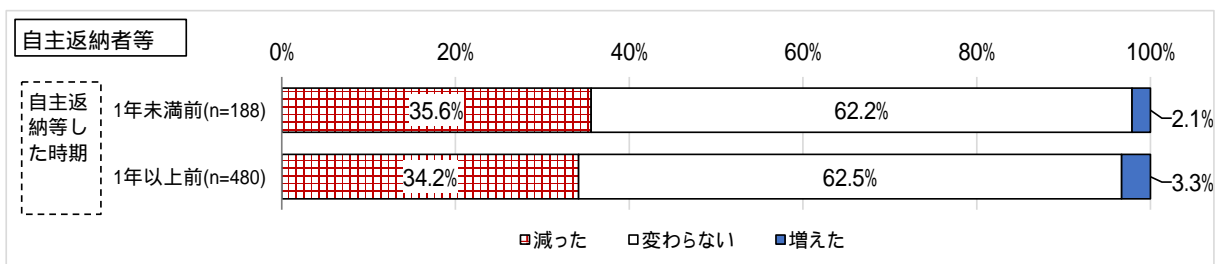
新型コロナウイルスの流行前後において、自動車で移動する頻度（自身で運転した場合以外を含む）に変化がありましたか。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- 1 新型コロナウイルス感染症の流行前後において、自動車での移動頻度が「変わらない」と回答した者の割合は6~7割程度であった。「減った」とした者は3~4割程度であった（図表 3-56）。
- 1 自主返納等した時期が調査実施時期から1年未満前の者と1年以上前の者で、新型コロナウイルス感染症の流行前後における自動車での移動頻度変化に有意な差はみられなかった（図表 3-57）。

図表 3-56 新型コロナウイルス流行前後における自動車での移動頻度変化



図表 3-57 自主返納等の時期別 - 新型コロナウイルス流行前後における自動車での移動頻度変化

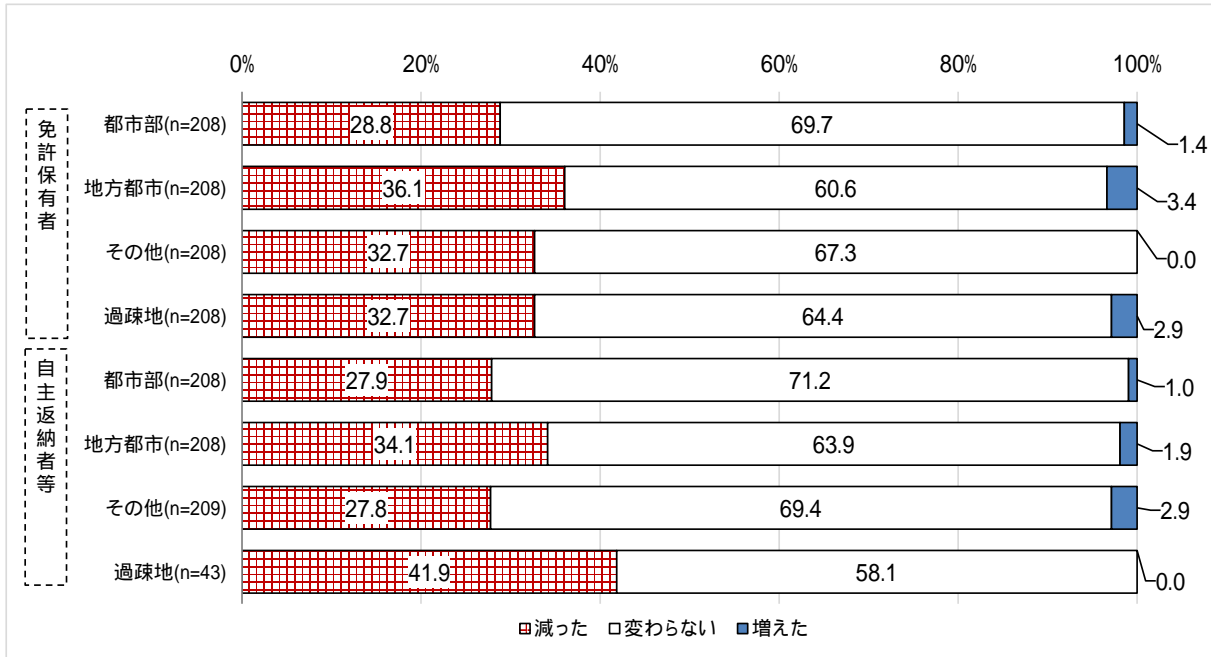


Q34

新型コロナウイルスの流行前後において、自動車で移動する距離（自身で運転した場合以外を含む）に変化がありましたか。以下の中から最も当てはまるものを一つだけ選んでください。

- 1 新型コロナウイルス感染症の流行前後において、自動車での移動距離が「変わらない」と回答した者の割合は6~7割程度であった。「減った」とした者は3~4割程度であった（図表 3-58）。
- 1 自主返納等した時期が調査実施時期から1年未満前の者と1年以上前の者で、新型コロナウイルス感染症の流行前後における自動車での移動距離変化に有意な差はみられなかった（図表 3-59）。

図表 3-58 新型コロナウイルス流行前後における自動車での移動距離変化



図表 3-59 自主返納等の時期別 - 新型コロナウイルス流行前後における自動車での移動距離変化

