

平成 27 年度第 1 回三次市地域公共交通会議（2015/5/25）提出資料

高齢者運転免許自主返納支援事業アンケートの分析について

加藤博和（米子高専）

【趣旨】

- ①自主返納支援事業（H25~27 年度）の継続判断や改善等のため
- ②既報（H26 年度第 5 回）の単純集計結果に加えてクロス集計結果を報告するため

【報告】

1. 三次市の概要と自主返納支援事業の導入経緯・経過

1.1 人口及び運転免許保有者数

表 1 に、三次市の人口、運転免許保有者数を示す。

2009 年 6 月と 2014 年 6 月を比較すると、人口、運転免許保有者数とも減少しているが、女性の運転免許保有者は微増（1.3%）、65 歳以上の運転免許保有者数は増加（16.4%）している。

65 歳以上の運転免許保有率は、男性で 83.1%（2009 年比 1.6%増加）、女性で 34.0%（同 9.0%増加）となっている。

運転免許返納者の割合は、2013 年 6 月から 15 年 4 月末までに後述の自主返納支援事業を利用した 225 人を 2014 年 6 月末の運転免許保有者 9783 人で割ると、約 2.3%となる。

*実際の免許返納者数ではどうか？

表 1 三次市の人口、運転免許保有者数・保有率

免許	(単位:人)			うち65歳以上		
	男性	女性	合計	男性	女性	合計
2009年6月	21,035	16,572	37,607	5,707	2,696	8,403
2014年6月	19,929	16,792	36,721	6,077	3,706	9,783
人口	(単位:人)			うち65歳以上		
	男性	女性	合計	男性	女性	合計
2009年7月	27,769	30,967	58,736	7,006	10,804	17,810
2014年7月	26,278	29,287	55,565	7,316	10,892	18,208
免許/人口	(単位:%)			うち65歳以上		
	男性	女性	合計	男性	女性	合計
2009年6月	75.7	53.5	64.0	81.5	25.0	47.2
2014年6月	75.8	57.3	66.1	83.1	34.0	53.7

注：広島県警察、三次市のデータによる。

1.2 連携計画における自主返納支援事業の具体化

三次市では、2004年4月の市町村合併前後に、下記のように地域公共交通に関するビジョンや計画を策定してきた。

2003年11月「三次市・双三郡・甲奴町新市生活交通体系計画総合ビジョン」策定

2004年4月 新「三次市」発足

2005年3月「三次市生活交通体系実施計画」策定

2007年3月「三次市生活交通中期プラン」策定（2007～09年度）

2010年3月「三次市地域公共交通総合連携計画」策定（2010～14年度）

運転免許自主返納支援事業は、2009年度に策定された「三次市地域公共交通総合連携計画」の中で挙げられた事業の1つであり、それが具体化されたものである。

同連携計画では、運転免許の保有状況から、65歳以上の女性の4人に3人は運転ができない状況にあること（p.6）、交通事故の発生状況から、75歳以上の高齢者が関係する交通事故件数が平成19年から20年にかけて著しく増加しており、対策が必要であること（p.7）を捉えている。

計画策定に当たり市民アンケート調査が実施されているが、その結果によると、運転免許を保有していない人は、男性の80代以上で23%、女性の70代で64%、80代以上で88%となり（図1）、先程のデータを補足している。

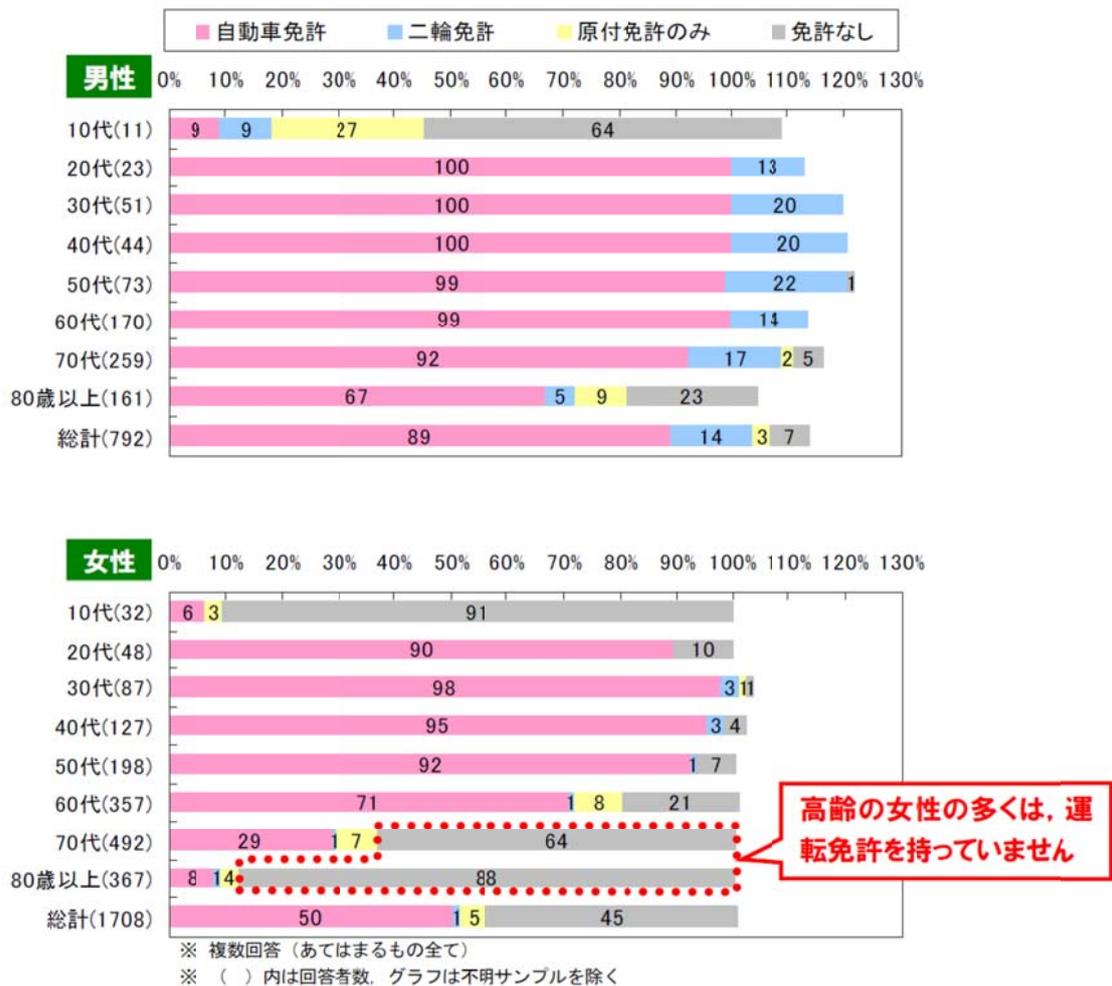


図1 性別・年代別の運転免許保有状況

注：連携計画 p.28

また、運転免許の返納の意向についても尋ねていて、「既に返納した、返納するつもり」が12%、「返納したいが、生活に支障がでるため難しい」が34%、「返納するつもりは全くない」が54%となっている（図2）。

50代以上で見ると、年代が上がるに連れて「既に返納した、返納するつもり」という回答が増加している。同連携計画では、生活に支障が出なければ運転免許を返納したいと考えている人が全体の約5割、70代以上では約6~7割と解釈されている。

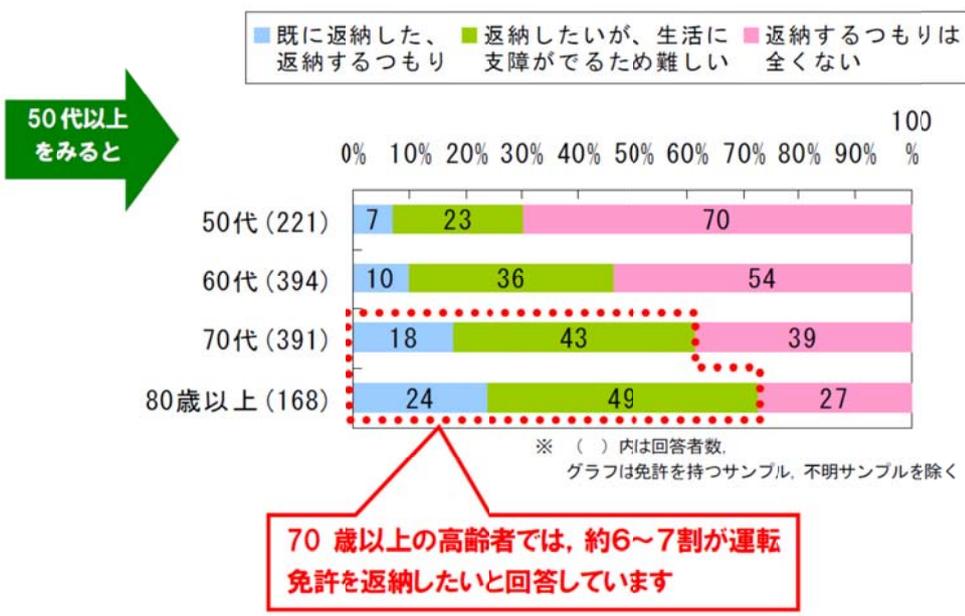
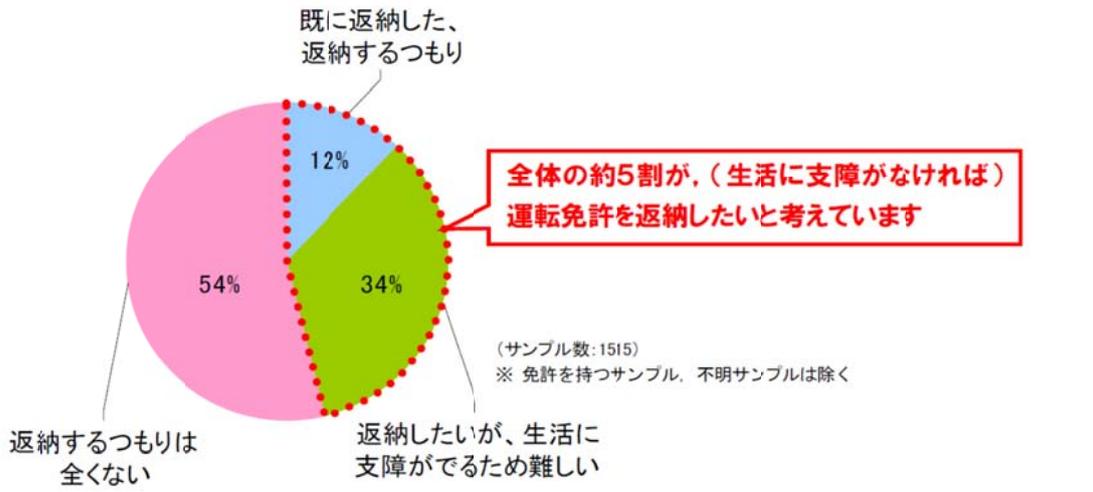


図2 運転免許の返納の意向 (年代別)

注：連携計画 p.29

その上で、「目標を達成するための事業」が列举されている。7つの個別事業は、下記の通りである。

- 1) 市街地循環便の整備 (みよしウェーブ号の再編)
- 2) 地域内生活交通の再編
：三次市民タクシー制度の改善、三次市民バス等の再編、自家用有償運送の導入
- 3) 路線バスの再編

- 4) 交通結節点における利用環境整備
- 5) 高齢者運転免許自主返納の支援
- 6) 公共交通の利用促進策の推進
- 7) 車両のバリアフリー化

このうち5)については、事業内容は「増加する高齢ドライバーの交通事故を削減するため、運転免許の自主返納を推進する制度を設立します。具体的には、公共交通の利用促進に繋がるような、免許返納に対するインセンティブを付与します」というもので、実施時期は2010年度から、実施主体は三次市と広島県警察とされていた(図3)。

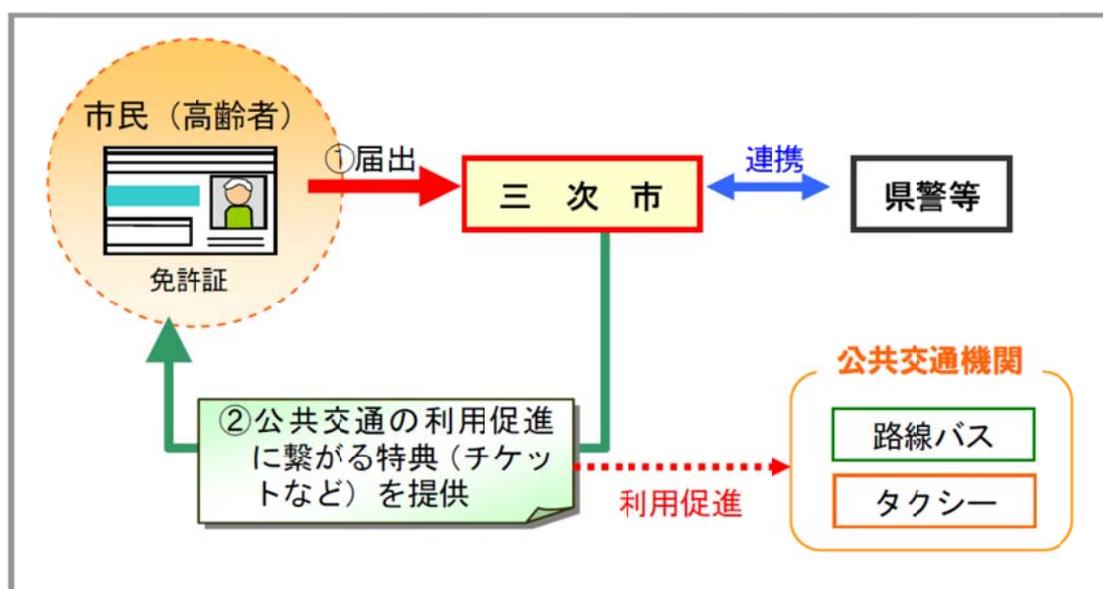


図3 「運転免許自主返納支援システムイメージ」

注：連携計画 p.70

三次市と三次警察署の調整が行われ、実際の事業が開始されたのは2013年度からである。

1.3 自主返納支援事業の概要

三次市で、運転免許自主返納支援事業が2013年6月1日から開始された。「高齢運転者の交通事故防止と公共交通等の利用促進に繋げるため、自主的に運転免許証を返納された方を支援」する目的で、65歳以上の市民を対象者として、①三次市民バス回数乗車券、②広島県交通系ICカード「パスピー」、③タクシー利用助成券(いずれも1万円相当)のうちいずれか1つを選択の上、支援するものである。

上記の支援は1回のみ受けられる。2013年度の予算措置は100名=100万円であった。申請制で、本人が、①三次警察署交通課で交付申請→「申請による運転免許の取消通知

書」を受領し、②市役所地域振興課において①の通知書を添付し「三次市運転免許自主返納支援給付申請書」を提出すると、支援決定通知書が発送（利用助成券等は書留にて郵送）される仕組みが採られている。申請期限は返納日から3か月以内となっている。

2. 運転免許の返納状況と自主返納支援事業の利用状況

2.1 運転免許の返納状況

三次警察署の資料によれば、管内の運転免許の返納者は2014年は114人に上っている。

表2 運転免許返納者数の推移

年 (1-12月)	合計	男性	女性	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上
2009								
2010								
2011								
2012								
2013								
2014	114	69	45	2	15	17	44	36
2015	60	(5/17まで)						

注：三次警察署提供

参考資料として、益田警察署管内における運転免許の返納者数の推移を掲げる（益田市地域公共交通活性化協議会）。2009年4月1日より、石見交通が65歳以上の運転免許返納者の運賃を半額としているが、その効果が現れているものと見られる。

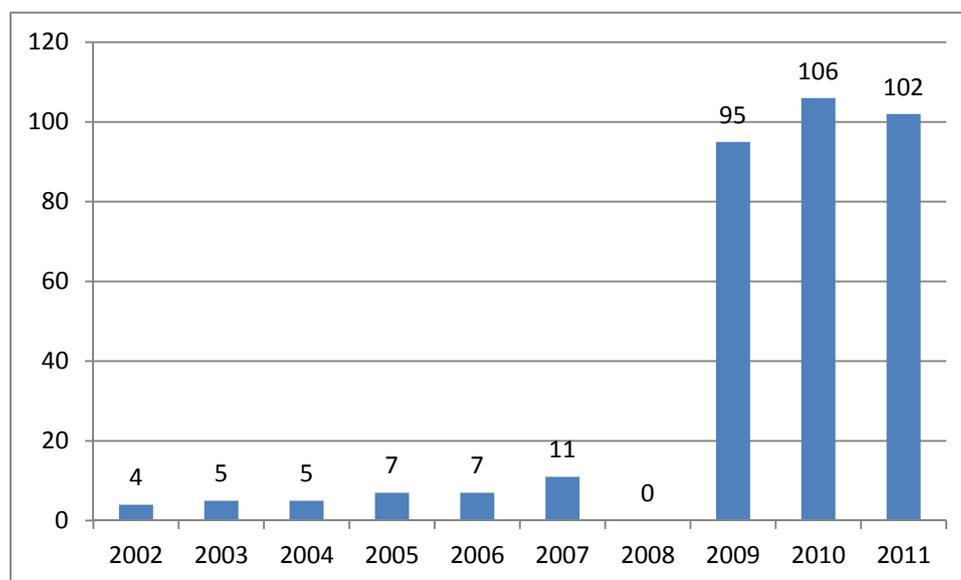


図4 益田市の運転経歴証明書申請数

注：益田市地域公共交通活性化協議会資料

2.2 自主返納支援事業の利用状況

2013年6月の自主返納支援事業開始から14年9月末までに利用された方は143人で、その約8割に当たる113人はタクシー利用助成券を選択し、次いで約2割の29人がパスピーを選択していた。(2015年4月末現在で225人になっている。月平均で見ると、2013年度8.4人、14年度10.3人、15年度18人と増加している)

表3で、性別で見ると、男性が88人(61.5%)、女性が55人(38.5%)で男性の方が多い。

年齢分布では、男性が81～85歳、次いで86～90歳での利用者が全体に占める割合が多いのに対して、女性では76～80歳と81～85歳がピークとなっており、開きがある。

表3 性別・年齢別自主返納支援事業利用数(2013/6～14/9)

	65～70歳	71～75歳	76～80歳	81～85歳	86～90歳	91～95歳	96歳～	合計
男性	1	7	14	32	28	5	1	88
女性	5	13	17	17	3	0	0	55
合計	6	20	31	49	31	5	1	143

	65～70歳	71～75歳	76～80歳	81～85歳	86～90歳	91～95歳	96歳～	合計
男性	1.1	8.0	15.9	36.4	31.8	5.7	1.1	100.0
女性	9.1	23.6	30.9	30.9	5.5	0.0	0.0	100.0
合計	4.2	14.0	21.7	34.3	21.7	3.5	0.7	100.0

注：三次市提供(以下同じ)

表4は、地区別に利用者数を表したもので、割合は、利用者数を単純に各地区の人口で割ったものであるが、本来は65歳以上の人口を分母にすべきと考える。その上で、市全体の平均値である0.26%を上回っている6地区に網掛けした。

割合が最も高かったのは甲奴地区の0.53%で、川地、川西、栗屋、和田、酒河が続いている。逆に低かったのは布野の0.06%、君田の0.12%、作木、田幸の0.13%などである。

公共交通が充実するなど利便性が高いと感じられる場合には返納ができるという先行研究(山本・橋本2012)があるが、旧三次市の中心部が高いわけではなく、旧町村では高い地区と低い地区が生じている。

表4 地区別自主返納支援事業利用数 (2013/6~14/9)

地区	人口	返納者数	割合	路線バス	コミュニティバス	市民バス	市民タクシー	その他
三次	4743	12	0.25	○	一部			
河内	1006	2	0.20	○			1組合	
和田	1702	7	0.41	○				
川西	1177	5	0.42	○			1組合	
田幸	1509	2	0.13	○				
神杉	1584	4	0.25	○				
酒河	2371	9	0.38	○				青河:無償運行
川地	1998	9	0.45	○				
粟屋	1682	7	0.42	○			2組合	
十日市	10323	26	0.25	○	一部			
八次	9169	22	0.24	○	一部			
君田	1674	2	0.12	○		○		
布野	1617	1	0.06	○		○		
作木	1552	2	0.13	○		○		過疎地有償運送
吉舎	4218	6	0.14	○		○		
三良坂	3353	7	0.21	○		デマンド型		
三和	3104	6	0.19	○		○		
甲奴	2664	14	0.53	○		デマンド型		
合計	55446	143	0.26					

注：返納者数＝自主返納支援事業の利用者数

そして、支援内容としてはタクシー券を選択された方が最も多いが、地区別に3つの支援内容からどれを選択されたかの割合を示したものが、表5である。タクシー券を選択された割合は全ての地区で高かった。

市民バスはわずか1人に止まっている。

表5 地区別支援内容 (2013/6~14/9)

地区	パスピー	市民バス	タクシー券	合計	パスピー	市民バス	タクシー券	合計
三次	1		11	12	8.3	0.0	91.7	100.0
河内			2	2			100.0	100.0
和田	1		6	7	14.3	0.0	85.7	100.0
川西	2		3	5	40.0	0.0	60.0	100.0
田幸			2	2			100.0	100.0
神杉	1		3	4	25.0	0.0	75.0	100.0
酒河	1		8	9	11.1	0.0	88.9	100.0
川地	3		6	9	33.3	0.0	66.7	100.0
粟屋	1		6	7	14.3	0.0	85.7	100.0
十日市	7		19	26	26.9	0.0	73.1	100.0
八次	5		17	22	22.7	0.0	77.3	100.0
君田			2	2			100.0	100.0
布野			1	1			100.0	100.0
作木	1		1	2	50.0	0.0	50.0	100.0
吉舎			6	6			100.0	100.0
三良坂	1		6	7	14.3	0.0	85.7	100.0
三和	3		3	6	50.0	0.0	50.0	100.0
甲奴	2	1	11	14	14.3	7.1	78.6	100.0
合計	29	1	113	143	20.3	0.7	79.0	100.0

3. アンケート調査の結果

3.1 アンケート調査の概要

ここからはアンケート調査の結果を分析する。

アンケート調査は2014年9月末までに自主返納支援事業を利用した143人のうち、10～11月に、既に死亡された6人・転出された2人を除く135人を対象に、三次市地域公共交通会議を通じて実施されたもので、郵送で112人（83.0%）から回答を得た。

回答者の性別は男性69人、女性43人である。

3.2 運転免許返納前の運転頻度

既に「ほとんど運転していなかった」人が返納しているケースが17.9%あった。

自身による運転頻度を地区別に見ると、概ね、旧三次市の中心部で低く、旧町村で高い。

表6 地区別返納前の運転頻度

地区	ほぼ毎日 運転	時々運転	運転して いない	無回答	総計
三次	3	2	3		8
河内	2				2
和田	1	3	1		5
川西		3		1	4
田幸		1		1	2
神杉		3	1		4
酒河	4	2	1		7
川地	2	4	1	1	8
粟屋		4	1	1	6
十日市	5	8	4	1	18
八次	6	6	6		18
君田	1				1
布野	1				1
作木	1				1
吉舎	2	3			5
三良坂	1	4			5
三和	2	2	1		5
甲奴	9	2	1		12
合計	40	47	20	5	112

家族形態は夫妻のみが最も多く、次に親子で同居が多い。「その他」には事実上同居（親子、三世代）も含まれている。

家族形態別に見ると、一人暮らしと三世代同居でそれぞれ毎日／時々運転していた方が約9割と多い一方、夫婦のみでは69.4%に下がり、運転していなかった方が26.5%おられる。

表7 家族形態別返納前の運転頻度

	ほぼ毎日 運転	時々運転	運転して いない	無回答	総計
一人暮らし	6	8	1		15
夫妻のみ	13	21	13	2	49
親子で同居	13	10	5	2	30
三世代同居	7	6	1	1	15
その他	1	2			3
総計	40	47	20	5	112

3.3 運転免許の返納動機

1) 性別

返納動機を性別で見ると、男性では家族の勧めが 62.3%で最も多く、運転への不安が 39.1%で次いでいる。女性は運転への不安が 44.2%で最も多く、家族の勧めは 23.3%であった。

「支援制度があったから」は、男性で 14.5%、女性で 23.3%が理由に挙げている。

表8 性別返納動機

	支援制度 があった から	長く運転し ていな かったか ら	運転に不 安があっ たから	家族のす すめで	知人のす すめで	その他
男	10	2	27	43	4	13
女	10	6	19	10		14
総計	20	8	46	53	4	27

2) 年齢

年齢別に見ると、運転への不安を挙げた人は 75~79 歳・80~84 歳が多いのに対し、家族の勧めは 80~84 歳・85~89 歳で多くなっている。

表 9 年齢別返納動機

	支援制度 があった から	長く運転し ていな かったか ら	運転に不 安があっ たから	家族のす すめで	知人のす すめで	その他
65～69歳	1	2	2	1		2
70～74歳	2	4	3	4		5
75～79歳	5	1	11	7		5
80～84歳	8	1	18	16	1	10
85～89歳	2	0	8	21	1	3
90歳以上	2	0	4	4	2	2
総計	20	8	46	53	4	27

3) 家族形態

家族形態別に見ると、家族の勧めと運転への不安が概ね多いが、他の家族形態と比べて夫婦のみで「支援制度があったから」(24.5%)と「長く運転していなかったから」(14.3%)が高くなっている。

表 10 家族形態別返納動機

	支援制度 があった から	長く運転し ていな かったか ら	運転に不 安があっ たから	家族のす すめで	知人のす すめで	その他	無回答
一人暮らし	4		6	6	2	7	
夫妻のみ	12	7	18	21	1	10	1
親子で同居	2	1	15	15	1	4	
三世代同居	2		5	9		5	
その他			2	2		1	
総計	20	8	46	53	4	27	

4) その他

「その他」を選択された方の理由として挙げられているものに、病気（目の病気が多い。医師から（運転を）止められた）、入院と、事故（物損）をした、事故を見たというものが比較的多かった。

3.4 返納前の運転頻度と返納後の交通手段・利用頻度：公共交通の利用促進の観点から

運転免許を返納したことで、返納者及び家族等の状況はどのように変化したか。

自分で運転はしていないが、家族による送迎で外出していた方もおられるため、返納前と返納後の単純比較はできないが、外出頻度は減っている。例えば、「ほぼ毎日運転していた」人が40人に対し、返納後の交通手段の利用頻度が「ほぼ毎日」の人は8人に止まる。

ただ、返納後「ほとんど出かけなくなった」と回答した人は6.3%と少なかった。

返納後の主な交通手段はタクシー（55.4%）及び家族による送迎（53.6%）が多く、それらより回答数は少ないが、路線バス（22.3%）、市民バス（8.9%）も選択されている。

運転していなかった人のうち75.0%が返納後の交通手段として家族による送迎を回答されていることから、返納前から家族による送迎で賄われていたと推察される。

また、返納後の交通手段の「その他」には、徒歩、自転車、電動カー、別居の子ども、介護タクシー、施設による送迎、青河地区で実施されている送迎などが挙げられていた。

返納後の各交通手段の利用頻度は、路線バス、市民バス、タクシー、家族による送迎で「月に数回」が最も多い。

返納後タクシー利用の人の利用頻度は66.1%が月に数回で、24.2%が週2～3回であった。対して路線バス利用の人は月に数回が56.0%、週2～3回が36.0%で、タクシーに比べて利用頻度の高い人の割合が多い（市民バスも同様）。

家族による送迎では、月に数回、週に2～3回が多いのに加え、ほぼ毎日が10.0%と他の交通手段に比べて多く見られる。

表 11 返納前の運転頻度と返納後の交通手段

	路線バス	市民バス	市民タクシー	JR	タクシー	家族の送迎	近所の送迎	その他
ほぼ毎日	11	4	1	3	23	22		8
時々	8	6		3	30	19	3	6
していない	6			1	8	15		
無回答					1	4		
総計	25	10	1	7	62	60	3	14

表 12 返納前の運転頻度と返納後の交通手段の利用頻度

	ほぼ毎日	週2～3回	月に数回	出掛けなくなった	無回答	総計
ほぼ毎日	4	13	19	1	3	40
時々	1	8	32	4	2	47
していない	2	3	9	1	5	20
無回答	1	2	1	1		5
総計	8	26	61	7	10	112

表 13 返納後の交通手段と利用頻度

	ほぼ毎日	週2～3回	月に数回	出掛けなくな った	無回答	総計
路線バス		9	14		2	25
市民バス	1	4	5			10
市民タクシー		1				1
JR		4	3			7
タクシー	1	15	41	5		62
家族の送迎	6	14	29	2	9	60
近所の送迎			2	1		3
その他	2	2	9	1		14

タクシー券を受け取った人はタクシー利用が 62.9%で最も多いが、家族による送迎の 47.2%の他、路線バスが 19.1%、市民バスが 7.9%などタクシー以外の交通手段も利用していることが分かる。

パスピーを受け取った人の交通手段として多いのは家族による送迎で 77.3%であり、路線バスは 36.4%であった。

表 14 支援内容別返納後の交通手段

	路線バス	市民バス	市民タク シー	JR	タクシー	家族の送 迎	近所の送 迎	その他
タクシー券	17	7	1	3	56	42	3	13
パスピー	8	3		4	5	17		1
市民バス券					1	1		
総計	25	10	1	7	62	60	3	14

3.5 自主返納支援事業の満足度

自主返納支援事業に対して満足・やや満足と回答した人は合計で 69.6%に上り、その満足度は高いといえる。

「満足」と回答されている方で、下記のような記述があった。

「無理な運転をして事故をするより、人に迷惑をかける前によいきっかけになった」。

「このような支援事業があることを知らなかったので思わぬ乗車券をもらって」。

支援内容別に見ると、タクシー券で満足・やや満足が合計 67.4%、やや不満・不満が合計 21.3%であり、パスピーで満足・やや満足が合計 77.3%、やや不満・不満が合計 13.6%で、パスピーの方が満足度が高かった。

支援を受けられるのは 1 回のみであり、タクシーに関し「タクシー代金、バス代金とも高い」(やや満足)、「タクシー利用券が少ない」(やや不満)、「年 3000 円くらいでもタクシー券があればうれしい」(不明)などの記述があったが、上記のように満足度は高い。

表 15 支援内容別満足度

	満足	やや満足	やや不満	不満	無回答	分からない	総計
タクシー券	27	33	12	7	8	2	89
パスピー	11	6	3		2		22
市民バス券		1					1
総計	38	40	15	7	10	2	112

3.6 自由記述

自主返納支援事業の満足度についての設問で、「タクシーはあまり利用しないのでガソリン券だと送迎してくれる家族に渡せるからそのほうがよい」（やや満足）、「もう少し多くの支援制度があればよい」（やや不満）という記述があった。

平成 26 年度市政懇談会では、「[前略] もし本人が病院に入院したとき、家族が免許もないという場合など、貴重な利用券を本人以外も使用できるようにできないか」（三良坂会場）という意見・要望が挙げられている。

他方、「交通の便が悪い」（不満）などの記述、意見・要望も出されている。

4. 含意

これまでの分析を概略まとめておきたい。

- ・返納前に自ら運転していた人の外出頻度は減っているものの、家族による送迎以外の“公共交通”で月に数回以上外出している。返納前からほとんど運転していなかった人（ペーパードライバー）が自主返納支援事業を利用して、既に家族による送迎で賄われていた。返納後、出掛けなくなった人は少ない。
- ・本事業による支援は 1 回のみだが、満足度は高い。公共交通が整備・充足されていると見るべきか否か。
- ・運転免許自主返納へのインセンティブにはなっている（本事業の PR は必要）。

今後の課題としては、三次市地域公共交通網形成計画の策定も念頭に、

- ・自主返納支援事業の利用者の割合が高かった甲奴地区、低かった布野地区など地区別の実態の調査
- ・2014 年 10 月以降、自主返納支援事業を申請・利用された方に対する調査の継続
- ・自主返納支援事業の目的に照らし、交通事故の発生状況、（返納者の）公共交通の利用状況の把握
- ・（高齢者の）運転→免許返納の促進・公共交通の利便性向上の推進
（cf. 連携計画策定時アンケート調査：運転免許返納の意向を持つ人が多かったが、返納は現状でそこまで進んでいない）