

運転免許証の自主返納に関わる現状と課題 ー佐賀県および長崎県在住者のアンケート調査からー

佐賀大学経済学部 准教授 内山 真由美

1. はじめに

道路交通法 104 条の 4 は、申請による運転免許の取消し（いわゆる「自主返納制度」）について定める。これにより、視力や聴力といった身体的能力の低下などを理由に自発的に運転をやめる者は、運転免許の取消しを申請して運転免許証を返納することができる。この自主返納制度は、平成 9 年の道路交通法改正で導入された（翌年 4 月施行）。

身分証明書の代替として、平成 13 年の道路交通法改正で、運転経歴証明書（運転免許を保有していた事実、およびその内容を証明する書類）の交付申請が可能となった（翌年 6 月施行）。

運転経歴証明書が金融機関の窓口などで公的な本人確認書類として使用可能となった平成 24 年に、申請による運転免許取消件数は増加した（平成 23 年中の申請取消件数：7 万 2,735、平成 24 年中の申請取消件数：11 万 7,613）。警察庁交通局運転免許課の統計によると、令和 2 年中の申請による運転免許の取消件数は 55 万 2,381 件である。その 95.2%を 65 歳以上が、58.8%を 75 歳以上が占めている。また、令和 2 年中の運転経歴証明書交付件数は 49 万 6,556 件である。その 95.0%を 65 歳以上が、52.4%を 75 歳以上が占めている。

なお、令和元年の道路交通法改正において、105 条 2 項が新設された。これにより、免許証の更新を受けずに免許の効力を失った者も、運転経歴証

明書の交付申請が可能となった（同年 12 月施行）。

本稿の目的は、佐賀県と長崎県の在住者に対して実施したアンケート調査の集計結果をもとに、その属性・特徴、運転免許証の自主返納制度の認知度を示した上で、佐賀県在住者と長崎県在住者の認知度の違いの原因が何であるのかを探り、調査結果を踏まえた両県における「交通政策基本法」、および「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域公共交通活性化再生法」と略記）の活用法を考察することである。

2. アンケート調査の実施背景と回答者の属性

内山・亀山（2021）は、佐賀県内 10 市 10 町を対象に実施したアンケート調査をもとに、地域公共交通網形成計画など地域公共交通政策において、高齢者の運転免許証自主返納支援策と移動手段の確保の取り組みを確認した。

その調査の結果、佐賀県内基礎自治体では、自主返納者への移動支援として、市町とも「コミュニティバス利用の助成」（3 市 5 町）と「タクシー利用の助成」（4 市 4 町）が顕著であり、次いで、市町とも「バス利用の助成」（3 市 1 町）、市のみで「乗合タクシー利用の助成」（3 市）が多いことがわかった。また、3 市 4 町において「運転経歴証明書発行手数料の補助」（1,100 円）が実施されていることもわかった。

加えて、佐賀県運転免許センターや各警察署交通課に赴くことなく、居住する町役場で返納手続きが可能な自治体が3町あり（基山町、玄海町、江北町）、全国的にも先進的な取り組みがなされていることがわかった。さらに、自治体によっては、自主返納の相談などに対応する部署を設置しているところもあるが（相談部署のある自治体は11、ない自治体は8）、その部署名が多岐にわたっていることから、自主返納のしやすさという点での課題を指摘した。

本稿では、このような佐賀県内基礎自治体の運転免許証自主返納支援制度などの取り組みが有効かどうかを検証するために、佐賀県在住者に対して実施したアンケート調査をもとに議論する。なお、アンケート調査は、比較のために長崎県在住者に対しても実施した。

令和3年2月18日～22日にWEBアンケート調査を実施した。アンケート調査は、WEB調査会社の登録モニターの内、佐賀県在住者と長崎県在住者を対象として設定した。回答者は、佐賀県在住者224人、長崎県在住者223人である。なお、長崎県の回答者の居住地は、回答条件を揃えるために離島を除いて設定した（回答者の居住地の割合は、長崎地域44.4%、県北地域25.6%、県中央地域22.9%、島原地域7.2%）。

回答者の年齢は、佐賀県在住者が平均47歳（最大値82、最小値15）、65歳以上が12.5%（56人）であった。長崎県在住者が平均48歳（最大値88、最小値14）、65歳以上が12.3%（55人）であった。回答者の性別は、佐賀県在住者が男性50.4%、女性48.7%、その他0.0%、回答したくない0.9%、長崎県在住者が男性48.0%、女性51.6%、その他0.0%、回答したくない0.4%であった。自動車運転免許の保有状況は、佐賀県在住者が保有者72.3%、返納者2.2%、非保有者25.4%、長崎県在住者が保有者70.4%、返納者2.7%、非保有者

26.9%であった。

3. アンケート調査の結果

3.1 自主返納制度の認知度

「身体機能の低下等を理由に、自主的に運転免許証を返納することができる制度(自主返納制度)をご存じですか」という設問に対して、「知っている」という回答の割合は、佐賀県在住者75.9%、長崎県在住者81.6%であった。図1は、65歳以上と未満で分けた結果である。

図1a 自主返納制度の認知度（佐賀県）

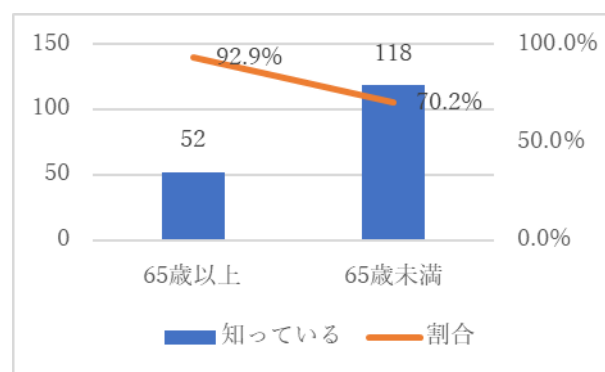
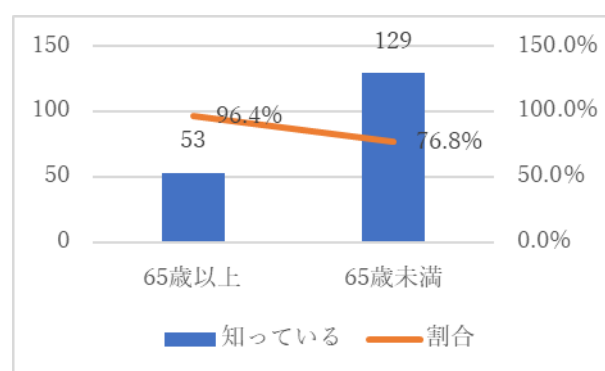


図1b 自主返納制度の認知度（長崎県）



出所：アンケートデータに基づき筆者作成

このように、自主返納制度について65歳以上の認知度は、佐賀県在住者・長崎県在住者ともに9割を超えていた。

表1は、自主返納制度を知ったきっかけ（複数回答）を、佐賀県在住者、長崎県在住者別に示したものである。

このように、佐賀県在住者、長崎県在住者ともに「テレビや新聞などの報道」を挙げた回答者が最も多かった。以下、「自主返納制度を知らない」、

「警察署・運転免許センター等での相談・チラシ」、「市政だより」、「自治体ホームページ」、「家族からの紹介」、「知人からの紹介」、「交通安全教室など警察の出前講座」、「バス車内の掲示」、「その他」と続いた。

表1 自主返納制度を知ったきっかけ（複数回答）

回答の選択項目	佐賀県 (N=224)	長崎県 (N=223)
テレビや新聞などの報道	145	148
自主返納制度を知らない	54	41
警察署・運転免許センター等での相談・チラシ	32	38
市政だより	25	24
自治体ホームページ	23	14
家族からの紹介	13	17
知人からの紹介	8	11
交通安全教室など警察の出前講座	8	8
バス車内の掲示	2	3
その他	2	3

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

次は、運転経歴証明書の認知度の回答である。佐賀県在住者は42.0%、長崎県在住者は50.2%であった。図2は、65歳以上と未満で分けた結果である。

図2a 運転経歴証明書の認知度（佐賀県）

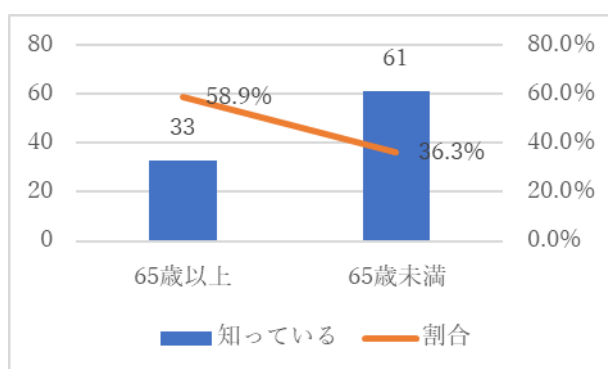
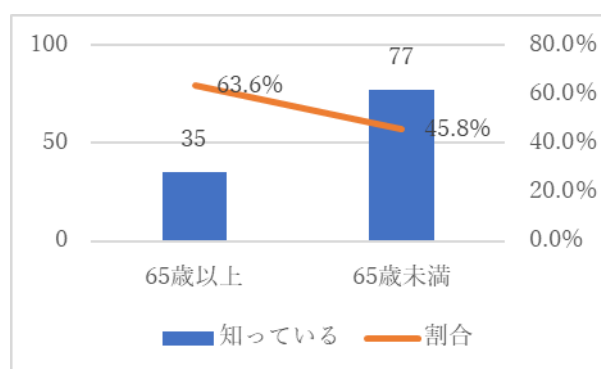


図2b 運転経歴証明書の認知度（長崎県）



出所：アンケートデータに基づき筆者作成

このように、運転経歴証明書について65歳以上の認知度は、佐賀県在住者・長崎県在住者ともに

6割程度と、65歳未満の3～4割に比べて高かった。

3.2 都道府県警察の安全運転相談窓口、および#8080の認知度

都道府県警察では、安全運転相談窓口（旧運転適性相談窓口）を設けて、高齢運転者、病気や障害のある運転者、運転に不安を覚える運転者やその家族が、面接や電話で相談できる体制を整えている。そこでの対応は、警察官等の警察職員のほか、医療系専門職員（看護師、保健師、介護福祉士、作業療法士）が行っている。

安全運転相談窓口の認知度は、佐賀県在住者・長崎県在住者ともに4割程度であった（佐賀県46.4%、長崎県41.7%）。65歳以上の認知度は5～4割程度（佐賀県55.4%、長崎県45.5%）、65歳未満が4～3割程度（佐賀県42.9%、長崎県38.7%）であった。

都道府県警察は、電話での相談のための全国統一ダイヤル#8080（シャープハレバレ）を設けている。警察庁のウェブサイトに掲示されている「安全運転相談の概要」によれば、本人から自主返納について相談があった場合、「一般的な制度説明のほか、バスやタクシーの割引等自主返納後の支援施策の紹介や地域包括支援センターの紹介、運転経歴証明書の説明等自主返納後の不安を取り除くための説明を実施」している。

#8080の認知度は、佐賀県在住者9.8%、長崎県在住者13.5%であった。65歳以上の認知度は1割程度（佐賀県在住者10.7%、長崎県在住者14.5%）であった。65歳未満の認知度（佐賀県9.5%、長崎県13.1%）と大きな差はなかった。

3.3 地方公共団体による自主返納に伴う支援事業の認知度

自主返納者に対する地方公共団体の取り組みはさまざまであるが、一般に、バス、鉄道、タクシ

一の運賃の割引、交通系ICカードの交付、運転経歴証明書の提示で受けられる特典を設けるなどして、運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境を作っている。

佐賀県在住者に回答を限定した設問の1つ目として、運転経歴証明書の提示によるタクシー運賃の割引（佐賀県内全域）の認知度を尋ねた。その認知度は、全体が13.9%であった。65歳以上の認知度は14.3%であり、65歳未満の13.7%と大きな差はなかった。

佐賀県在住者に限定した設問の2つ目として、65歳以上の自主返納者に対して発行される「高齢者ノリのりパス」の認知度を尋ねた。この制度は、「高齢者ノリのりパス」の提示で佐賀市営バス全路線の運賃が半額になるものである。その認知度は、全体が10.7%であった。65歳以上の認知度は12.5%であり、65歳未満の10.1%と大きな差はなかった。

一方で、長崎県在住者に回答者を限定した設問として、長崎県営バスの路線バスがエリア限定で乗り放題となる「免許返納パス」（長崎県交通局）の認知度を尋ねた。その認知度は、全体で17.0%であった。65歳以上の認知度は23.6%であり、65歳未満の14.9%よりも高かった。

表2は、自主返納に伴う支援事業を知ったきっかけ（複数回答）を、佐賀県在住者、長崎県在住者別に示したものである。

このように、佐賀県在住者・長崎県在住者ともに「テレビや新聞などの報道」を挙げた回答者が最多であった。以下、「市政だより」、「警察署・運転免許センター等での相談・チラシ」、「自治体ホームページ」、「家族からの紹介」、「その他」、「知人からの紹介」、「交通安全教室など警察の出前講座」、「バス車内の掲示」、「支援事業を知らない」であった。

表2 自主返納に伴う支援事業を知ったきっかけ（複数回答）

回答の選択項目	佐賀県 (N=224)	長崎県 (N=223)
テレビや新聞などの報道	130	141
市政だより	45	27
警察署・運転免許センター等でのチラシ	27	20
自治体ホームページ	27	18
家族からの紹介	22	19
その他	20	15
知人からの紹介	13	11
交通安全教室など警察の出前講座	7	7
バス車内の掲示	4	12
支援事業を知らない	3	3

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

内山・亀山（2021）では、佐賀県内基礎自治体では、自治体ホームページが自主返納者への支援の周知媒体として最も利用されているが、自主返納を期待されている高齢者にとって、何が有効な周知媒体なのか改めて調査する余地があることを指摘した。これを踏まえて、自主返納に伴う支援事業を知ったきっかけで「自治体ホームページ」を挙げた回答者を年代別に見てみると、佐賀県在住者の割合は、30代が最も高く（17.5%）、以下、60代（15.6%）、10代（11.1%）、50代（9.7%）、70代（9.5%）、40代（9.3%）、80代（0.0%）であった。長崎県在住者の割合は、10代が最も高く（18.2%）、以下、60代（15.9%）、70代（9.5%）、40代（7.7%）、30代（5.3%）、20代（4.5%）、80代（0.0%）であった。この結果から、自治体ホームページは、60歳以上を対象にした広報媒体として、佐賀県・長崎県ともに60代には一定の訴求力があり、70代にも若干の訴求力はあるが、80代に対する訴求力はないといえる。

自主返納に伴う支援事業を知ったきっかけで2番目に回答者が多かった「市政だより」（佐賀県在

住者 20.1%、長崎県在住者 12.1%）を年代別に見てみると、佐賀県在住者 10～50代 15.4%、60～80代 30.9%、長崎県在住者 10～50代 10.3%、60～80代 16.2%であった。改めて高齢者を見てみると、佐賀県は60代 31.1%、70代 33.3%、80代 0.0%、長崎県は60代 15.9%、70代 14.3%、80代 33.3%であった。この結果から、市政だよりは、60歳以上を対象にした広報媒体として、佐賀県在住者の60～70代に対してより訴求力があり、長崎県在住者の80代に対してより訴求力があるといえる。

3.4 運転の継続に関する意識

免許保有者（佐賀県在住者 162人、長崎県在住者 157人）を対象に、何歳まで運転していただきたいかを聴取したところ、佐賀県在住者は平均74.7歳（最大値 100、最小値 50）、長崎県在住者は平均 72.5歳（最大値 90、最小値 44）であった。

次に、免許保有者、および返納者の60歳以上（佐賀県在住者 64人、長崎県在住者 55人）を対象に、免許証を返納しない理由（返納者には現在困っていること）を複数回答で聴取した。表3は、その

結果を、佐賀県在住者、長崎県在住者別に示したものである。

結果は、「買い物に行けなくなるから」が最多であった。以下、「通院ができなくなるから」、「他の移動手段もあるが不便なため」、「問題なく運転できるから」、「趣味の活動が制限されるから」、「外出の回数が減り、気力がおとろえるから」、「他の

移動手段もあるが、経済的ではないため」、「仕事ができなくなるから」、「運転が好き、生きがいだから」、「子どもや孫、友人などに会いに行けなくなるから」、「身分証明書として、自動車運転免許が不可欠だから」、「自動運転技術の進歩を取り入れる予定のため」、「その他」であった。

表3 免許証を返納しない理由（複数回答）

回答の選択項目	佐賀県 (N=64)	長崎県 (N=55)
買い物に行けなくなるから	50	39
通院ができなくなるから	42	22
他の移動手段もあるが不便なため	31	26
問題なく運転できるから	31	25
趣味の活動が制限されるから	25	13
外出の回数が減り、気力がおとろえるから	21	12
他の移動手段もあるが、経済的ではないため	15	10
仕事ができなくなるから	15	9
運転が好き、生きがいだから	13	9
子どもや孫、友人などに会いに行けなくなるから	13	9
身分証明書として、自動車運転免許が不可欠だから	7	12
自動運転技術の進歩を取り入れる予定のため	7	6
その他	5	5

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

免許保有者、および返納者（佐賀県在住者 167人、長崎県在住者 163人）を対象に、どのような状態になったら、免許証を返納してよいと考えるかを複数回答で聴取した（返納者は返納時の理由）。表4は、その結果を、佐賀県在住者、長崎県在住者別に示したものである。

その結果、「身体的なおとろえを自覚したら」が最多であった。以下、「身体的なおとろえを他人に指摘されたら」、「車を運転しなくても十分なサー

ビスが整ったら」、「一定の年齢に達したら」、「事故を起こしてしまったら」、「使用している車が古くなったら」、「定年退職したら」、「その他」、「免許証を返納するつもりはない」であった。

表4 どのような状態になったら返納してよいか（複数回答）

回答の選択項目	佐賀県 (N=167)	長崎県 (N=163)
身体的なおとろえを自覚したら	141	129
身体的なおとろえを他人に指摘されたら	77	84
車を運転しなくても十分なサービスが整ったら	72	65
一定の年齢に達したら	52	56
事故を起こしてしまったら	30	23
使用している車が古くなったら	6	8
定年退職したら	2	2
その他	3	2
免許証を返納するつもりはない	2	3

出所：アンケートデータに基づき筆者作成

4. 佐賀県在住者と長崎県在住者の自主返納に関する認知度の比較

4.1 両県ともに、自主返納制度の認知度は高く、実際の相談窓口・支援事業の認知度は低い

アンケート調査の結果について、佐賀県在住者と長崎県在住者の回答を比較すると、自主返納制度の認知度は、佐賀県7割5分、長崎県8割、運転経歴証明書の認知度は、佐賀県4割、長崎県5割であることから、佐賀県在住者よりも長崎県在住者の方が、若干ではあるが認知度が高いといえる。

ただし、回答を65歳以上に限って見てみると、自主返納制度の認知度は、佐賀県52人(92.9%)、長崎県53人(96.4%)であり、運転経歴証明書の認知度も、佐賀県33人(58.9%)長崎県35人(63.6%)とそれほど大きな違いはなかった。

内閣府が平成29年11月に実施した世論調査によれば、自主返納制度の認知度は93.2%、運転経歴証明書の認知度は52.9%であった。このように、運転経歴証明書の認知度は全国的にもあまり高くない。先に紹介したように、今回のアンケート調

査で、免許保有者・返納者の60歳以上（佐賀県在住者64人、長崎県在住者55人）に免許証を返納しない理由（返納者は現在困っていること）を聴取した際、「身分証明書として、自動車運転免許が不可欠だから」と回答した者が、佐賀県で7人、長崎県で12人存在した。運転経歴証明書は、返納の後押しともなるため、その周知が課題といえる。

一方、都道府県警察の安全運転相談窓口について、65歳以上の認知度は5割から4割であり（佐賀県在住者55.4%、長崎県在住者45.5%）、#8080の65歳以上の認知度は1割程度と低かった（佐賀県在住者10.7%、長崎県在住者14.5%）。#8080は、令和元年11月22日午前10時に運用が開始された比較的新しいものであることから、市民の間に浸透していないものと思われる。

居住する基礎自治体の自主返納に伴う支援事業に関する65歳以上の認知度は、佐賀県在住者で1割程度（運転経歴証明書の提示によるタクシー運賃の割引（14.3%）、および「高齢者ノリのりパス」の提示で運賃が半額になる事業（10.7%））、長崎県在住者で2割（長崎県営バスの路線バスがエリア限定で乗り放題となる「免許返納パス」の

事業（23.6%）であった。

このように、両県ともに運転免許証の自主返納制度に関する認知度は高いが、実際の相談窓口や支援事業はそれほど知られていない。今回のアンケート調査では、自主返納に伴う支援事業について、周知が不十分だとの回答が多数を占めた。すなわち、「自主返納に伴う支援事業について、周知は十分だと思いますか」との設問で、「十分だと思う」の回答は4%台にとどまり（佐賀県在住者4.0%、長崎県在住者4.9%）、「どちらともいえない」3割程度（佐賀県在住者30.4%、長崎県在住者28.7%）、「不十分だと思う」6割強（佐賀県在住者65.6%、長崎県在住者66.4%）であった。以上から、自主返納に伴う支援事業の広報のあり方は、重要な検討課題である。

その媒体については、自主返納制度を知ったきっかけ、および自主返納に伴う支援事業を知ったきっかけのうち、「テレビや新聞などの報道」を挙げた者が佐賀県在住者・長崎県在住者ともに、最多であったことから、都道府県警察、地方公共団体によるテレビ・新聞などマスコミとの連携は、検討に値するといえる。

今回のアンケート調査の結果では、長崎県在住者の方が佐賀県在住者より、全体的に自主返納制度や自主返納に関する支援事業などについて、認知度が若干であるが高かった。次に、その理由を検討したい。

4.2 佐賀県在住者と長崎県在住者の認知度の差となる原因は何か？

まず、自動車の普及度について見てみる。一般財団法人自動車検査登録情報協会の集計によると、令和2年3月末における都道府県別自家用乗用車の世帯当たり普及台数は、佐賀県1,509台（全国12位）、長崎県1,100台（全国37位）である。このように、佐賀県は長崎県と比べると、より自動

車が普及している。

前出の内閣府の世論調査によると、「どのようなときに運転免許証を返納しようと思うか」という設問について、「自分の身体能力の低下等を感じたとき」を挙げた者の割合が64.8%と最も高い。今回のアンケート調査では、先に取り上げたように、「身体的なおとろえを自覚したら」と回答した者の割合が、佐賀県在住者84.4%（141人）、長崎県在住者79.1%（129人）と世論調査よりも高かった。

加えて、何歳まで運転していただきたいかについて、先に取り上げたように、佐賀県在住者の希望が2歳ほど長かった（佐賀県在住者は平均74.7歳、長崎県在住者は平均72.5歳）。これらの結果は、佐賀県在住者に、長崎県在住者と比べて、運転への気持ちがより強くあることをうかがわせるが、このことは居住する公共交通の利便性に左右されるともいえる。

そこで、今回のアンケート調査では、現在の公共交通に満足しているかについても聴取した。「満足している」と「やや満足している」を加えた割合は、佐賀県16.0%、長崎県29.1%と、佐賀県在住者は長崎県在住者と比べて公共交通に対する満足度が低かった（「満足している」佐賀県1.3%、長崎県7.6%、「やや満足している」佐賀県14.7%、長崎県21.5%、「やや不満である」佐賀県22.8%、長崎県30.5%、「不満である」佐賀県40.6%、長崎県27.4%、「どちらともいえない」佐賀県20.5%、長崎県13.0%）。

以上から、佐賀県在住者は長崎県在住者と比べて、より日常生活における自動車の依存傾向が強く、公共交通に対する満足度が低く、運転の希望が長期間に及ぶことから、返納に意識が向かわず、それゆえ、返納に関する種々の認知度が低くなっているものと推察される。

表3にあるように、免許保有者・返納者で60

歳以上を対象に聴取したところ、免許証を返納しない理由（返納者は現在困っていること）は、「買い物に行けなくなるから」が佐賀県64人中50人、長崎県55人中39人、「通院ができなくなるから」が佐賀県64人中42人、長崎県55人中22人と、どちらについても佐賀県在住の方が回答の割合が高かった。この結果から、買い物・通院という日常生活に欠かせない目的が、佐賀県在住者は長崎県在住者よりも、自動車でないとならせないことがうかがえる。したがって、自主返納に気持ちが向かうように、買い物・通院の利便性を向上させる公共交通の整備が求められる。

5. 調査結果を踏まえた両県における「交通政策基本法」と「地域公共交通活性化再生法」の活用法

今回のアンケート調査の結果では、「どのような状態になったら、免許証を返納してよいか」について、表4にあるように、「車を運転しなくても十分なサービスが整ったら」が両県ともに3番目に多い回答だった。例えば、公共交通が充実すると、自分で運転する必要性がなくなり、返納へと気持ちが向かうことになる。

そこで、本稿の最後に、地域公共交通の維持・確保による高齢者等の移動手段の確保について、「交通政策基本法」と「地域公共交通活性化再生法」に基づき、地方公共団体が果たす役割を議論したい。

本稿の冒頭で述べたように、高齢者による運転免許証の自主返納が増加し、地域公共交通による移動手段の確保がますます重要になっている。とりわけ地方公共団体が移動手段の確保に果たす役割に、期待が寄せられている。

国土交通省の「地域公共交通計画等の作成と運営の手引き 第2版（令和3年3月）」では、次の

ように指摘されている。「地域における移動手段の確保・維持は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光復興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。地方公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です」。

法的には、平成25年に制定された「交通政策基本法」と、平成19年に制定された「地域公共交通活性化再生法」が、地域公共交通のあり方に関する地方公共団体の責務を規定している。

「交通政策基本法」は、交通に関する施策に、国、地方公共団体、交通事業者、地域住民が果たすべき役割を定めている（8～12条）。地方公共団体の責務は9条に規定される。「地域公共交通活性化再生法」は、平成26年の改正で、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築するための「地域公共交通網形成計画」の策定を求めた。

平成26年改正法の施行後、全国で「地域公共交通網形成計画」は585件策定された（令和2年3月末時点）。ただ、策定主体について見ると、市町村単独によるものが約9割を占めており、国土交通省公共交通・物流政策審議官自動車局は、「都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない」と指摘している。

佐賀県は、平成29年3月、県内10市10町と共同して「佐賀県地域公共交通網形成計画」を策定している。したがって、佐賀県として地域公共交通の目指す方向性を示して、先進的に取り組んできたといえる。

「地域公共交通活性化再生法」は、令和2年の改正で、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成を努力義務化した（5条）。本改正により、

定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みが制度化され、実効性の確保が強化された（施行は同年11月27日）。

なお、令和2年改正法施行前に作成された「地域公共交通網形成計画」は、改正法施行後は、「地域公共交通計画」とみなされる。同様に、令和2年改正法施行前に作成された「地域公共交通再編実施計画」は、改正法施行後は、「地域公共交通利便増進計画」とみなされる。国土交通省の「地域公共交通計画の作成状況一覧（令和3年8月末時点）」によれば、全国で663件の「地域公共交通計画」が策定されている。

佐賀県において「地域公共交通計画」を策定しているところは、先に取り上げた佐賀県全域（うち小城市・嬉野市・鹿島市は立地適正化計画策定済み）をはじめ、佐賀県・唐津市・玄海町（利便増進実施計画策定済み）のほか、伊万里市、鹿島市（立地適正化計画作成済み）、小城市（立地適正化計画作成済み）、鳥栖市、神崎市、武雄市、吉野ヶ里町、上峰町、太良町が策定している。

長崎県においては、令和3年8月に「地域公共交通計画」を策定した長崎市をはじめ（長崎市は、立地適正化計画も作成済み）、「長崎県南地域公共交通網形成計画」を共同で策定した長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市のほか、佐世保市（利便増進実施計画策定済み）、佐世保市、五島市（利便増進実施計画策定済み）、対馬市（利便増進実施計画策定済み）、大村市（立地適正化計画作成済み）、松浦市、壱岐市、平戸市（利便増進実施計画策定済み）、新上五島町が「地域公共交通計画」を策定している。

計画策定後、各地で利便性の向上が図られている。例えば、佐世保市は、平成27年の「地域公共交通網形成計画」策定後、バスの運行体制の一体化を柱とする再編を行った（平成31年3月）。山間部に位置するため道路が平坦ではなく、高齢者

等の移動手段の確保が不可欠である佐賀市富士町は、路線バスの再編、需要に応じた車両の使用、デマンド運行の採用等により新しいコミュニティバスに移行した（令和2年4月）。

特に、佐世保市の例は、「地域を巻き込み、行政が丁寧に対応した再編の実施」であり、「持続可能なバス路線網が実現、地域からも受け入れられている」。そこでは、地域住民との意見交換が25地区、のべ57回開催され、地域から1,280人が参加したとされる。この事例から、持続可能な公共交通の維持・確保にあたり、行政の丁寧な取り組みが欠かせないことがわかる^(注1)。

6. おわりに

佐賀県は、人口10万人当たりの交通事故死者数が多い。警察庁、および長崎県警の統計によると、都道府県別交通事故死者数の状況について、人口10万人当たり死者数（令和2年中）は、全国2.25人のところ、佐賀県4.05人（全国43位）、長崎県2.56人（全国20位）である。

したがって、佐賀県においては、交通事故防止の観点からも、自主返納制度に限らず、道路交通に関する住民への情報提供のあり方や公共交通の維持・確保について、さらに検討していく必要がある。その際、公共交通の維持・確保は、回答者の居住地に応じて検討する必要がある。

今回のアンケート調査の結果について、本稿では、回答者の居住地ごとの分析を行うことができなかった。これについては今後の課題である。

居住地別に分析が必要な理由は、公共交通の負担率が地域で異なるためである。例えば、長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市「長崎県南地域公共交通網形成計画」（平成28年5月策定）によると、長崎県全域での移動手段は、自家用車55%、公共交通19%（鉄道5%、乗り合いバス14%）

であるのに対して、長崎県南地域（諫早市・雲仙市・島原市・南島原市の4市合計）では自家用車が7割、公共交通の分担率は9%にとどまり、自家用車の依存度が高くなっている。

また、居住地が公共交通を利用しやすい環境であるか否かが回答を左右するため、居住地ごとの分析が必要である。例えば、長崎市のウェブサイト「長崎市地域公共交通計画を策定しました」によると、「長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道などによって市内一円で移動サービスが提供され、公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%と、全国平均の41%を大きく上回る水準で市民の日常の移動を支えています」とある。つまり、長崎県においても長崎市在住者は、より公共交通を利用しやすい環境にある^(注2)。

ただし、その長崎市においても、令和2年6月に策定された「長崎市公共交通総合計画」が、「特に65歳以上は、公共交通機関の利用率が減少し、自家用車の利用率が増加している傾向にあります」と指摘している。また、同計画に基づき施策を具体的に実施するため、令和3年8月に策定された「長崎市地域公共交通計画」は、新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通の利用者数の減少（令和2年3～5月の路面電車、路線バス、タクシー全体の利用者数は前年比で約30%減少）を指摘している。以上から、長崎市においても公共交通の維持・確保、利便性の向上が今後課題となるものと思われる。

謝辞

本稿執筆にあたって、佐賀県・長崎県在住の回答者のみなさまに調査を実施しました。ご協力いただきましたことに厚くお礼申し上げます。本稿は、JSPS 科研費（研究課題：18K12662，研究代表者：内山真由美）の助成を受けている。本稿に残る誤りは全て筆者の責任である。

注

- (注1) 佐世保市と富士町の例について、国土交通省の「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 添付資料」（令和3年3月）を参照した。
- (注2) なお、長崎市と同じく斜面に旧市街地が展開した佐世保市においても、公共交通の利用率が高い傾向にあるという指摘がある（鶴指、2019）。佐世保市の事例は、石川（2015）を参照のこと。

参考文献

- 石川雄一（2015）「斜面旧市街地における移動と交通に関する課題－佐世保市における事例－」『東アジア評論』7、pp. 51-62.
- 内山真由美・亀山嘉大（2021）「高齢者の運転免許証の返納と交通弱者の移動手段の確保－佐賀県の地方自治体の調査から－」『交通学研究』64、pp. 107-114.
- 警察庁ウェブサイト「安全運転相談の概要」（https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/pdf/about_8080.pdf）
- 警察庁「統計表【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】令和2年（2020）」表6-1、表6-3（<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/toukeihyo.html>）
- 警察庁交通局運転免許課『運転免許統計 令和2年版』（<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html>）
- 国土交通省公共交通・物流政策審議官自動車局「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について」（<https://www.mlit.go.jp/common/001352013.pdf>）
- 国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運営の手引き 第2版（令和3年3月）」（<https://www.mlit.go.jp/common/001393083.pdf>）
- 国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 添付資料」（令和3年3月）（<https://www.mlit.go.jp/co>

mmon/001393085.pdf)

国土交通省「地域公共交通計画の作成状況一覧（令和3年8月末時点）」（<https://www.mlit.go.jp/common/001424891.pdf>）

一般財団法人自動車検査登録情報協会「News Release 令和2年8月31日」（<https://www.airia.or.jp/publish/file/r5c6pv000000u610-att/r5c6pv000000u61f.pdf>）

鶴指眞志（2019）「長崎市における地域公共交通の現状と課題－地域公共交通網形成計画を中心に－」『東アジア研究』26、pp. 37-51.

内閣府政府広報室「『運転免許証の自主返納制度等に関する世論調査』の概要」（平成30年1月）（<https://survey.gov-online.go.jp/hutai/h29/h29-jishuhenko.pdf>）

長崎市・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市「長崎県南地域公共交通網形成計画」（平成28年5月）（<https://www.city.isahaya.nagasaki.jp/post06/31616.html>）

長崎県警察『交通統計（令和2年中）』（<https://www.police.pref.nagasaki.jp/police/kotsu-anzen/toukeikankei/h30toukei/>）

長崎市「長崎市公共交通総合計画」（令和2年6月）（<https://www.city.nagasaki.lg.jp/sumai/640000/648000/p034741.html>）

長崎市「長崎市地域公共交通計画」（令和3年8月）（https://www.city.nagasaki.lg.jp/sumai/640000/648000/p037359_d/fil/keikakusyo.pdf）

長崎市「長崎市地域公共交通計画を策定しました」（2021年9月1日）（<https://www.city.nagasaki.lg.jp/sumai/640000/648000/p037350.html>）