

自転車の免許制とポイント付与システム

3 1 班 「D3」 C1252791 吉田連

A) 他のチームの発表を聞いて

私は特に14班「FOODS」による、仮想通貨を利用するという点が面白いと感じた。私たちのグループは、交通問題を「ルールや罰則」という規則の面から捉えていたが、14班は「仮想通貨」という経済的な側面から捉えていた。住民が自発的にバスを利用したり、商店街へ足を運んだり仕組みを提示しており、非常に独創的だと思った。特に、地方都市における移動の目的でもある、「商店街」と、移動手段である「バス」を仮想通貨で結びつなげる発想は、経済と人の流通の両面を考慮しており、持続的なアイデアだと思った。

特に、スマートフォンのアプリを通じて、バスの利用や商店街の購買行動につなげる仕組みは、現代のデジタル社会において現実的に可能になってきている。しかし、質問も行ったが、完全にバスの支払いや商店街での購入媒体を「仮想通貨」のみにしてしまうと、日々の価格の変動に晒され、交通インフラとの相性が悪いと思った。そこで、自チームの案である、自転車の免許制と組み合わせることにより、地方都市における交通に寄与できると考えた。

交通手段の確保と地域経済の衰退の両者はどちらも地方都市の課題である。14班の発表を聞き、交通問題の解決には、単なる安全性の追求だけでなく、移動の目的である地域の魅力作りと、それらを結びつける経済的な仕組みが必要だと感じた。

B) 地方都市における交通の問題を総合的に解決するための自分の意見

私は、地方都市における交通問題を総合的に解決するためには、自チームが検討してきた「自転車の免許制導入」という安全性の向上を図るとともに、14班の「仮想通貨による経済の基盤作成」という経済活性化の視点を融合させることが最適解であると考えている。

自チームの検討において、地方都市の交通における大きな問題点は若者の交通のルールが悪いという点だ。特に、中高生の自転車利用におけるマナーの悪化と、それに伴う事故のリスクである。警察庁のデータによれば、自転車関連の交通事故件数において10代の割合は高く、イヤホンの装着、並列運転、一時不停止といった違反が当たり前になってしまっている現状がある。これらの原因は、中高生の交通ルールに対する認識の甘さや、車両を運転しているという責任感がないからだと考える。以上のことから、現状の教育現場や警察の指導に左右されない、より強制力を持った「免許制」の導入によって、交通ルールの習得を義務化することが必要であると考えている。

しかし、免許制の導入には、「利便性の低下」「資格取得場所の確保」「資金面の問題」といった多くの課題がある。ここで、14班の「仮想通貨」というアイデアを参

考に、自転車免許と地域通貨アプリを連携させた、「地方都市型交通エコシステム」を考えた。

まず、自転車に乗るのに免許制度が必要といった基盤は変わらない。中高生が、自転車免許を取得し、一定期間「無事故・無違反」を継続した場合、その実績によって地域内で使えるポイントである、「交通安全ポイント」を付与する仕組みだ。このポイントは14班のアイデアである、商店街やバスの支払いに充てられるようにする。これによって、若者にとって交通ルールを守ることが「ただの義務」から「自分に利益をもたらす自発的な行動」に変化する。また、自転車を免許制にすることで、今まで自転車に乗っていた人の一部が免許取得の負担を嫌って公共交通機関に流れると考えられる。これは一見すると利便性の低下だが、14班が提案していた「バス利用によるポイント付与」と組み合わせると、自転車からバス利用への転換をスムーズに行うことができる。バスの利用者が増えれば、公共交通の維持も可能になり、免許返納後の高齢者の移動手段確保につなげることもできる。

しかし、システムの構築には現実的な課題がある。まず、これらの制度を実現するための具体的な手助けとして、まずはマイナンバーカードや学生証を活用したデジタル管理によるコスト抑制を提案する。さらに、14班が提案したポイント制度の原資として、自転車事故の減少によるメリットを享受する損害保険会社との連携や、商店街の販売促進費を充てることで、行政の負担を最小限に抑えつつ、持続可能なシステムを構築することが可能だと考える。

結論として、地方都市における交通の問題の総合的な解決策は、安全性の確保と、地域経済の持続可能性の両者を同時に満たすことが必要であると考えられる。安全性の確保であるハード面（免許制による責任感の向上）と地域活性であるソフト面（ポイント制による行動促進）を地域に浸透させ、交通の安全と地域の活力を両立させていけば、地方都市を持続可能なものにすると考えられる。