

酒田レインボーロード 作戦

オムライス



事故ゼロの街

事故ゼロの街

誰もが安心して移動できる酒田市

理想と現状のギャップ

①件数自体は多くない 他地域と比べて突出はしてない

②見逃せない現状がある

- ・高齢社会の中、高齢者が関わる事故が多い
- ・死亡事故がゼロではない
- ・車社会のため、事故の潜在的リスクが高い

事故の「多さ」よりも事故が起きた時の
「重さ」と「影響」が大きい

原因

高齢化率が高い

判断能力の低下

わかりにくい道路

見通しが悪い

歩道が狭い

マナー・ルール
守れてない

運転が荒い

大学生多い
(免許取りたて)

解決すべき課題

- 高齢者の事故を減らすには
- 不注意を減らすためには
- 道路環境をよくするには

解決策

レインボーロード



光らせる仕組み

車線やカーブ、交差点、横断歩道など

特に注意が必要な場所を中心に

→どこに注意すべきかが自然に伝わる

→文字を読まなくても視覚的に理解できる

音の仕組み

音によって運転者に注意を促す

視覚情報だけでは気づきにくい場合

→音が補助的な役割を果たす

視力に不安がある人

→音が重要な情報となる

時間帯によっての使い方

昼間 周囲が明るく交通量も多い

→光は強くしすぎず、必要に応じて音による注意喚起

夜間 視界が悪くなる

→光を目立たせる 音は小さめ

天候に左右されにくい

雨や霧、雪などで見通しが悪い状況

→光によって走路の位置や形が分かりやすくなる

期待される効果

①事故が減る

②不注意防止

→よそ見防止、音楽で寝ない、高齢者が気づきやすい

③歩行者の安全

→ユニバーサルデザインを活用（聴覚と視覚に）で誰でも



①事故が減る

- 大きい音で気がつきやすい
 - 光があるのでわかりやすい、目がさめる
- 事故防止につながる

②不注意防止

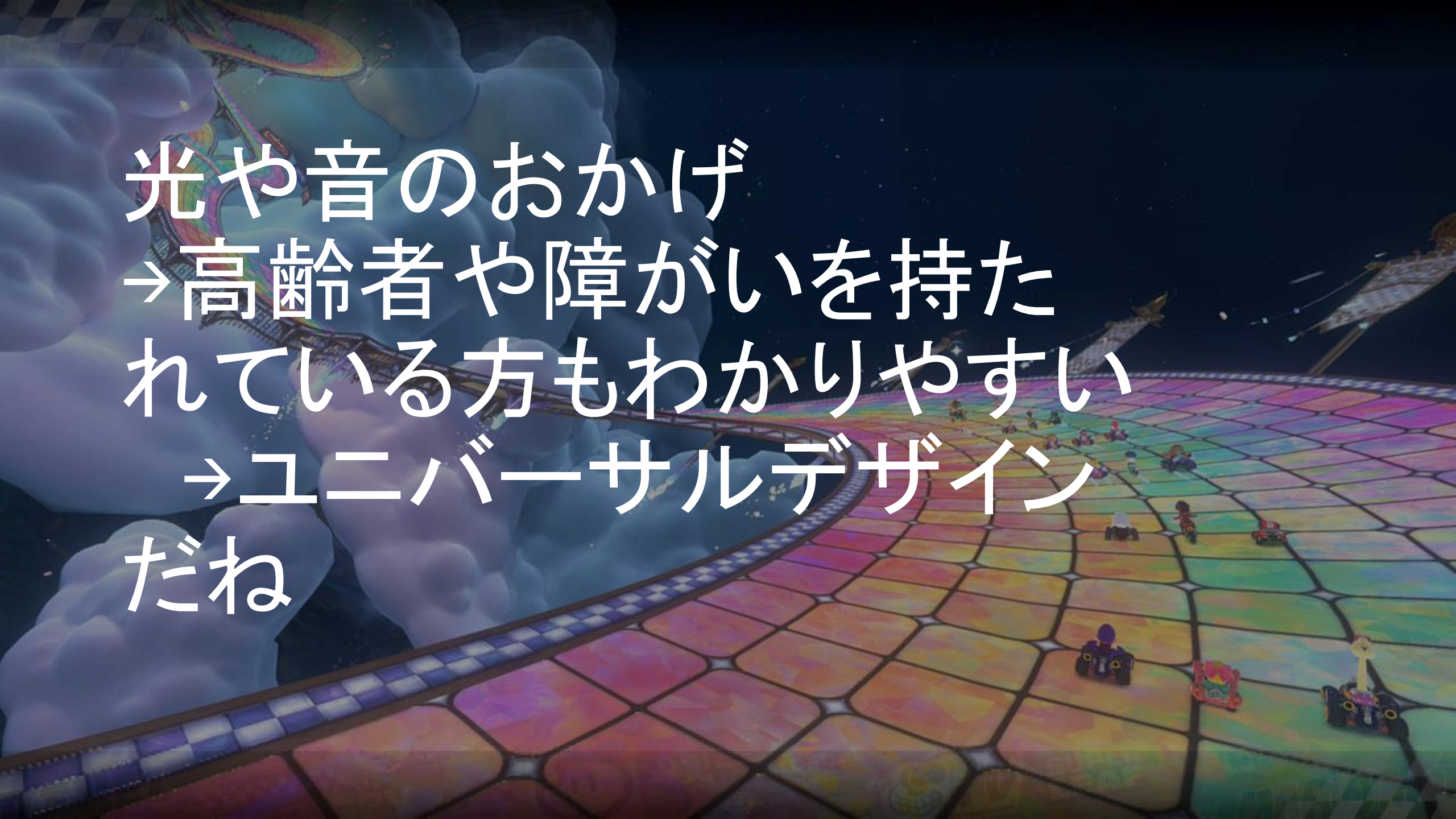
- ・音、光が全身から飛び込んできくる
 - ・高齢者でも気づきやすい
- 交通に関するケアレスミスを防ぐ



③歩行者の安全

- 車の存在に気がつきやすい
 - 車道と歩道の区別がつきやすい
- 自動車も歩行者もwinwin





光や音のおかげ
→高齢者や障がいを持た
れている方もわかりやすい
→ユニバーサルデザイン
だね

課題

1,周囲への「迷惑」と「慣れ」

- 騒音と光害: 近隣住民にとって、夜間の音や光がストレス（不眠など）になる可能性がある。
- 刺激への慣れ: 常に音や光があると、人間はその刺激に慣れてしまい、肝心な時に注意を払わなくなる（オオカミ少年現象）恐れがある。

課題

2,コストとメンテナンス

- 膨大な費用: すべての道路に装置を置くには、設置費だけでなく電気代や修理費など、莫大な税金が必要になる。
- 故障のリスク: 雨風や雪、事故などで壊れた際、放置されるとかえって危険を招くため、維持管理が大変である。

仮想通貨の視点から 交通を考える

FOODS

CI251857 高橋優綺 CI251923 多田愛梨

CI252265 早坂美咲 CI252319 深沢ひまり



現状

- ・免許返納したいと思っても現在の生活環境では返納が困難
- ・車依存により公共交通機関の利用が進まない
- ・バスドライバーの人手不足により利便性の向上が難しい

理想

- ・バスの利便性を向上させ、バスの利用しやすい環境を整える
- ・利用者を増加させ、幅広くバスの運行を提供し、町全体を活性化させる

原因

- ・生活圏に商業施設が少ない
- ・公共交通機関の利便性が悪い→車の利用が増える

問題点（解決可能な原因）の整理

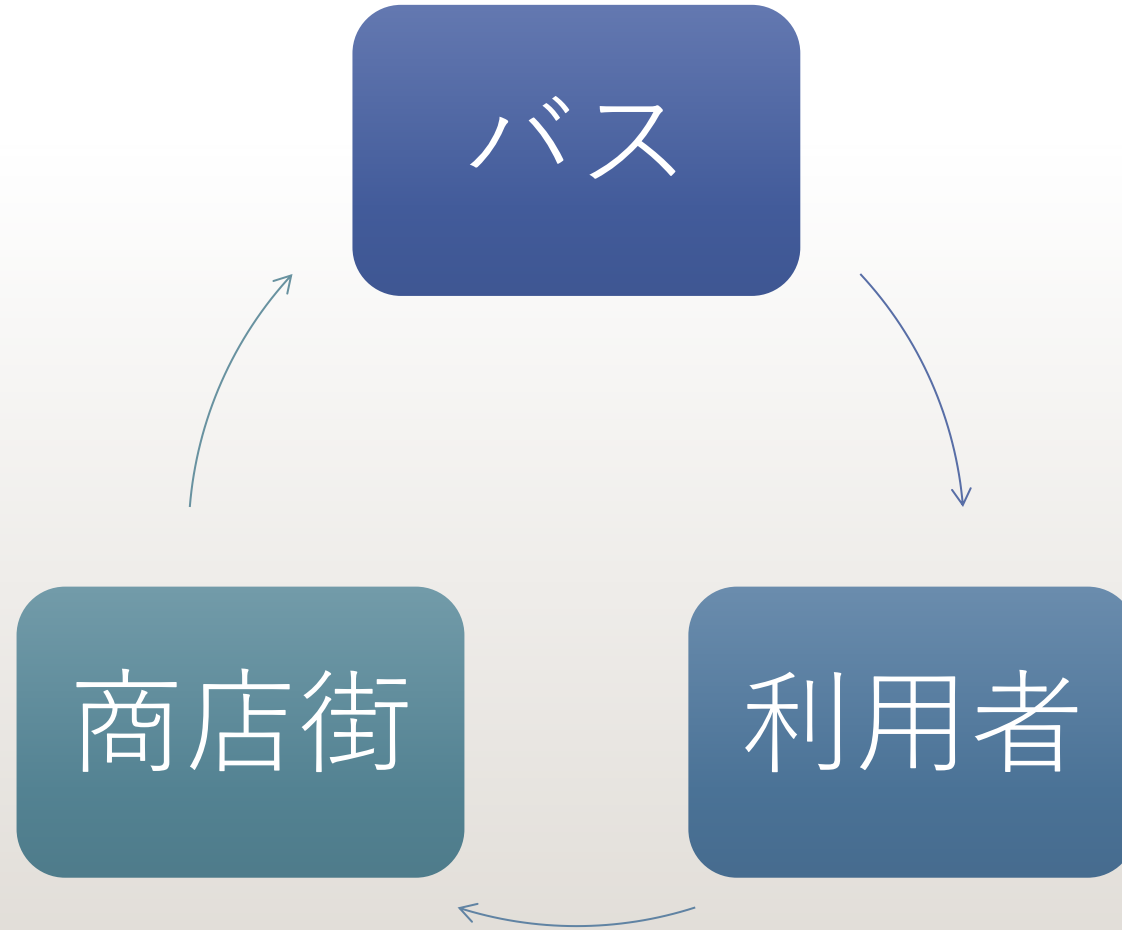
- ・生活圏に商業施設があまりない
⇒用事や買い物がしづらい
- ・公共交通機関の利便性が悪い
⇒待ち時間が生まれる、乗り換えが不便で利用しづらい

課題の設定

交通公共機関の利用者を増やすためには何ができるか



解決策の提案



①バス（仮想通貨を発行する起点）

- 利用者がバスを使うと、仮想通貨を付与
- 商店街からの荷物の輸送
- 混雑が少ない時間帯の利用では付与量が増える

あらかじめ運行側が
「この時間帯は空きやすい」
「この時間帯は混みやすい」
と決めておく



②利用者（交通を安定させる行動主体）

- バスを使うことで仮想通貨を受け取る
- 受け取った仮想通貨は、
バスの運賃、商店街での買い物
に利用可能

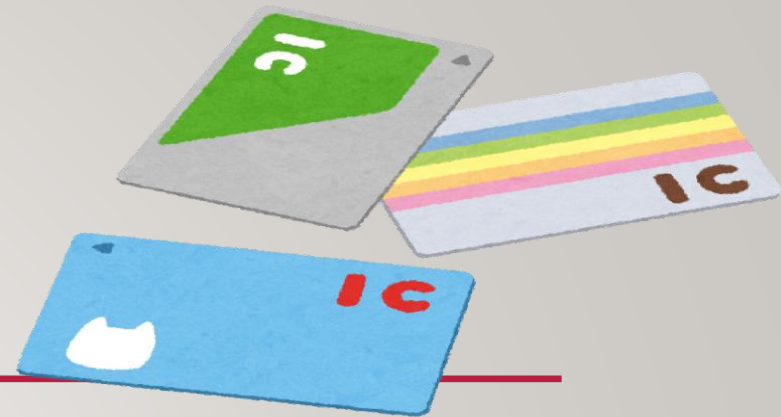


③商店街（仮想通貨を交通に戻す中継点）

利用者から仮想通貨を受け取り、サービス提供

- 受け取った仮想通貨を使って、
 - ・ バスに配達を依頼（配達料として）
 - ・ 発送の優先枠を確保

その他の工夫



利用促進のため

- 利用に伴ってポイントを付与

- 例 バス 1 回 = 1ポイント

商店街 100円購入 = 1ポイント



利用の利便性を上げるため

スマホ（アプリ）とICカード
で利用可能

親しみをもってもらうため

名前を付ける 「さかたリン
ク」

期待される効果

- 公共交通機関(バス)の利用が促進される
- まちの商業・地域の活性化につながる

考えられるデメリット

- 新しい取り組みなため浸透しにくい
- 仮想通貨利用可能な場所の取り決めが難しい
- どの年齢層をターゲットにするかを絞れない

まとめ

バス・利用者・商店街の買い物サイクルを回し、
仮想通貨を使って公共交通機関利用の促進を図ることで、
地域住民が暮らしやすい交通網を形成することができる

チームVariety

C125187A 高谷楽人

C1251188 齋藤大雅

C1251320 佐藤蒼羽

C1252437 前川 学

問題

現状

自動車もそうだが、自転車の事故が多く、未就学児や小学生の飛び出し事故も近年増えているように感じる。

理想

最終的な理想はすべての事故が無くなることだが、事故が減少し、快適に交通することができるようになることが理想である。

原因の洗い出し

- ・脇見が多い▲
- ・疲労▲
- ・子どもたちへの教育が足りない■
- ・自分の予測で運転している▲
- ・来ないだろうと思って運転している▲
- ・事故の恐ろしさを知らない■▲
- ・自動運転技術が中途半端で信頼されていない×
- ・自動車側と歩行者側又は自動車側と自転車側の両者の注意散漫▲
- ・ルール無視▲
- ・完全な導入や整備がされていない◆
- ・それぞれの立場で自己中心的な考えを持っている。▲
- ・交通渋滞・騒音・あおり運転や酒気帯び運転などの危険運転▲

問題点の整理

前のスライドの

▲は当事者の意識的又は行動的問題点

■は子どもたちに関する問題点

×自動運転技術に関する問題点

◆道路に関する問題点

としてまとめました。

今回私は先の原因から解決できそうなものとして
▲、■、◆の3つをリストアップしました。

理由

▲はある程度早期に解決できそうということと、■と◆は▲に関連しているからです。

課題の設定

道路環境の改善をし、子どもたちを含めた人々の意識改善も同時に進めるためには。

解決策の提案

解決策を以下に羅列していく。

- ・自動車学校でオンデマンドの座学学習だけでなく、話し合いの学習も取り入れる。
- ・小学校での交通学習を話を聞くだけのものにするのではなく、実際に道路に出て学習をする実践的なものを複数回やる。
- ・道路の幅を広げるだけでなく、注意が引かれるようなものを排除する。
- ・ポスターや看板などで注意を呼びかける
(特に見通しの悪い交差点や十字路など)。
- ・見通しのいい場所での信号の設置量を増やす。
- ・冬場での歩行者の交通手段の確保
(歩道のない場所では雪が積もり歩行者が車道にはみ出して交通してしまうため)。
- ・学校授業に組み込む。実際に体験して学習する。
- ・地域参加型の道路点検活動をする。
- ・危険体験の疑似体験(VR等)

解決策の整理

先のスライドを踏まえ、実践が容易かつ効果が大きいものを提案すると、

①ポスターや看板などで注意を呼びかける

【具体的に「止まれ・確認」「この先 交差点 注意」

「自転車・歩行者 飛び出し注意」「ここで一時停止」など】

(特に見通しの悪い交差点や十字路など)。

②学校授業に組み込んだ「体験型」交通学習

【体験の例として「実際の道路を使った横断体験」

「ドライバー視点を知る体験」「見通しの悪い場所での危険予測体験」

「冬場を想定した歩行体験」「ロールプレイ(役割体験)」】

③地域参加型の道路点検活動

④冬場の歩行者動線の確保

補助的な解決策

⑤危険体験の疑似体験（VR等）

【具体例として「飛び出し時の危険、夜間・雨天時の視界の悪さ」を体験する。】

⑥見通しの良い場所への信号設置の見直し

期待される効果・課題

期待される効果

これらの解決策を進めることで、道路環境の改善と交通安全意識の向上が同時に行われ、交通事故の未然防止が期待される。看板や信号の見直しによる即効性のある対策に加え、体験型学習やVRを通じて危険を実感する機会を設けることで、歩行者・自転車・ドライバーそれぞれの行動改善につながる。特に子どもや高齢者など交通弱者の安全確保に効果があると考えられる。

課題

一方で、これらの施策には人手や費用が必要であり、継続的な実施が課題となる。また、看板や体験学習は慣れによる効果低下の恐れがあり、信号設置や道路整備には行政調整や地域差の問題も生じる。そのため、定期的な見直しと関係者の連携が不可欠である。

37 頭文字IKT

メンバー

C125193A 多田 壱颯

C125112A 今野 知広

C1250349 伊藤 和真

C1250332 伊藤 翔



解決すべき問題

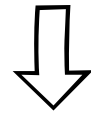
1. **中高生の自転車運転中の事故が多い**
2. **若年運転者の自己評価が高く危険な運転をする**

原因

- 1. 自転車側が安心をしている（車が止まってくれると思っている。）**
- 2. 事故と無縁だと思っている**
- 3. 危機管理ができていない**
- 4. 標識を見ない、意味が分からない**

それぞれの原因からの 課題の選定 1

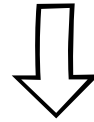
原因：自転車側が安心をしている（車が止まってくれると思っている。）



課題：自転車、歩行者側の意識が低い

それぞれの原因からの 課題の選定2

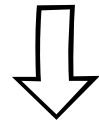
事故と無縁だと思っている



当事者意識が欠けている

それぞれの原因からの 課題の選定3

危機管理ができていない



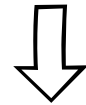
回避するための行動や判断力がない

解決策（1, 2, 3 の）

▶ **交通安全教室**の開講
（あくまで抑制策）

交通安全教室の概要 1

- ▶ 当事者体験会を開く（VRを使用）
- ▶ 自動車学校のシュミレーションを使用した体験
 - ▶ 自転車と歩行者事故の体験会



- ・ 当事者になってもらうことが目的

交通安全教室の概要 2

対象学年



小中高のすべての学年

各学年を対象

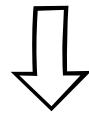
体験会は学年から1名選出

体験者が見ている映像をスクリーンで共有

開講した結果から考えられ
ること

▶意識改善

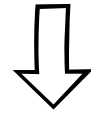
▶危機管理能力の改善



交通事故を無くすのではなく
「抑制」する！！！！

それぞれの原因からの 課題の選定4

標識を見ない、意味が分からない



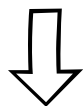
習慣化していない

意識していない

意味が分からない

標識について

▶交通安全教室での説明



- ・ **重要な標識のみをピックアップして説明**

**(一時停止、一方通行、
歩行者専用レーン等)**

結論

- ▶交通安全教室を通して、当事者意識と交通に関する意識改善



- ▶事故の抑制
事故を無くすことは不可能と考える
改善案を提案し抑制に努めるべき

ご清聴ありがとうございました

地方都市における

▶ 問題解決

C1250444 内山新大

C1251113 近藤千洋

C1251165 齋藤峻

C1251219 齋藤遙也

問題（現状と理想的な状態）

現状

- 交通手段の大半が車であり、歩道は整備されているが歩いている人は少なく、バスは本数や路線が少ないため、結果として歩行者の割合が少ない。

理想

- 交通手段が車だけでなくバスや歩行者の交通手段を利用するを増やす。
- 都市の主要機関（市役所などの公共機関やスーパー、飲食店）を1つの地域に集約し、そこに公共交通を通すことで、車だけではない交通手段を提供する。

バスの運行における原因の洗い出しと問題点の整理 1

バスの本数が都市部に比べて少ない

夜におけるバスの運用が行われていない

バスの利便性が悪い
所と良い所の格差が
激しい

利用者の問題

市営バス全体・路線バス全体ともに基準値（R1年度）から大幅に利用者が減少

一部路線では微増しているが、全体減少傾向は止まっていない

廃止路線が多く、交通手段の選択肢が縮小

運行経費の問題

利用者数が減少する一方で、運行経費は増加または高止まり

1人あたり運行経費・公費負担額が上昇

効率の悪い運行（低利用路線の維持）が続いている

収支構造の問題

収支率は2～3割台にとどまり、
運賃収入だけでは運営が困難

補助金への依存度が高い

補助金がなければ事業継続が
難しい構造

路線構成・制度の問題

路線バス廃止 → デマンド交通増加により

利便性の地域差が拡大

高齢者・学生の移動負担増

路線再編の効果が十分に利用者増にながっていない

バスにおける問題の構造（全体像）



原因の洗い出しと問題点の整理（解決可能な原因）の整理 2

▶ 自動車と自転車等の接触事故が多い

→歩道が狭いところが多い

山形県内の道路には、交通渋滞などに起因して交通事故が多発している交差点や、歩行空間が十分に確保されていないなど交通事故発生危険性が高い箇所が、未だ多く存在しているためだと考える。



国道112号山形市元木



国道113号南陽市梨郷

歩道の整備情報

- 歩道の整備状況は、必要延長量の半分強に過ぎない。
- 特に、市街地において様々な人が安心して通行できる幅員3m以上の幅の広い歩道等の整備に至っては、未だ、必要延長量の4分の1程度に過ぎない。

歩道等の設置率

約53%(必要延長約26万km)

幅の広い歩道等の設置率

約28%(必要延長約13万km)

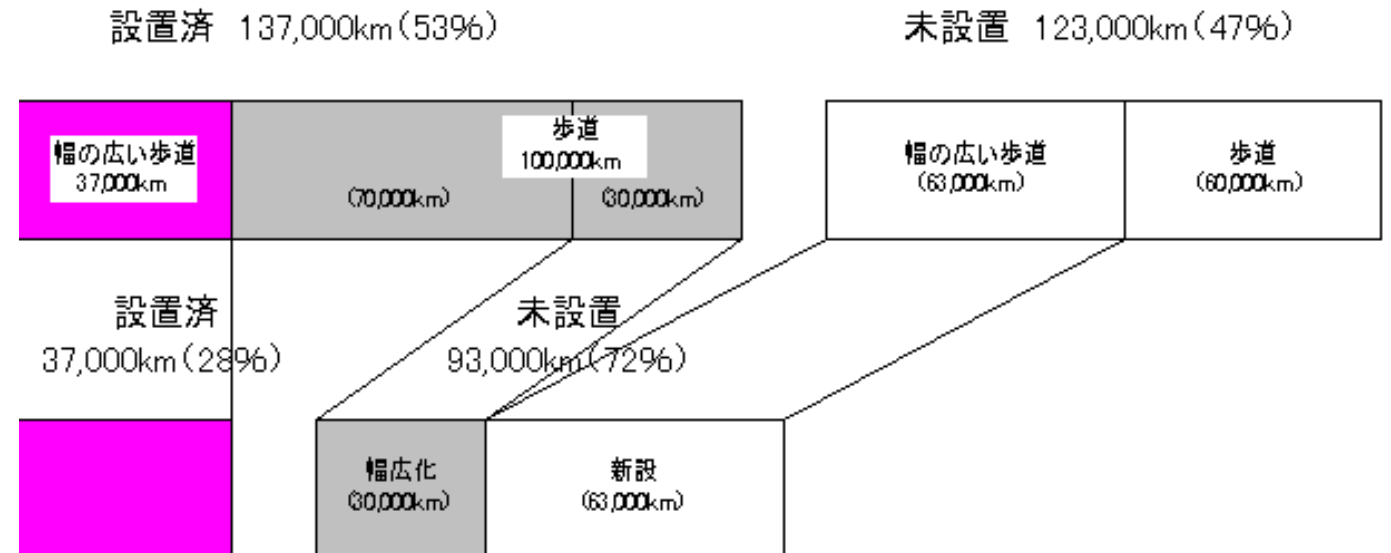


図 歩道等の整備状況（平成9年度末推計）

<資料> 建設省

自動車依存度の問題点（解決可能な原因）の整理 3

自動車依存度が高い

→生活の中心となる施設がばらけているため、行動圏が広くなり車を使う事につながる

酒田の地図を見てみると商業施設や病院、市役所などの生活の元となる建築物がバラバラに建造されており、まとまっているとしても大きな道路に沿っている。

課題の設定

地方交通の問題に対して歩行者・車・バスなどの交通手段を最大限利活用して快適な交通網にするために問題解決に取り組む。

解決策の提案（ビジョンと具体的な解決策）

ビジョン

「歩いて暮らせるコンパクト・タウンの実現」

- ▶ 都市の主要な公共施設や商業施設を一つのエリアに集約し、そのエリアを中心にバス路線や歩行者ネットワークを整備する。
- ▶ 住民が車に頼らず、歩く・乗る・集まるが自然にできる都市構造をつくることで、移動の自由度と生活の利便性を高める。
- ▶ 生活に必要な機能が徒歩圏に集まる
市役所、医療機関、スーパー、飲食店などを一つの拠点に集約し、日常の移動距離を短縮する。
- ▶ 公共交通が“行きたくなる場所”を結ぶ
主要拠点を中心にバス路線を再編し、乗り換えやすく、使いやすい動線をつくる。
- ▶ 歩行者が主役の安全で快適な街路
歩道の拡幅、日陰づくり、ベンチの設置など、歩きたくなる環境を整備する。
- ▶ 車に依存しない暮らし方の選択肢を提供
車がなくても生活できる都市構造をつくり、移動の多様性を確保する。

バス運行における問題の解決策

1、利用者を増やす対策（需要側）

- ▶ 学生・高齢者向けの定期券割引・乗り放題制度の拡充
- ▶ 大学・病院・商業施設と連携した目的地直結型ダイヤ
- ▶ SNSや学校を通じた「使い方が分かる」広報強化

2、運行コストを下げる対策（供給側）

- ▶ 利用が少ない時間帯は小型車両・減便へ切替
- ▶ 路線バスとデマンド交通の役割分担を明確化
- ▶ データを基にした路線の定期的見直し

3、デマンド交通の改善

- ▶ 完全予約制ではなく定時＋予約併用型に
- ▶ 医療・買い物時間帯に運行を集中
- ▶ 地域ごとに「路線化」できるか検証

接触事故の解決法

▶ 1. 道路構造の改善（インフラ対策）

● 物理的に分離する

- ▶ 自転車レーンを車道と明確に分離（縁石・カラー舗装・ポールなど）
- ▶ 歩道と自転車道も分離し、歩行者の飛び出しを防ぐ
→ 自転車は「軽車両」であり、車と接触すると重傷化しやすい。

● 交差点の安全性向上

- ▶ 左折巻き込み防止のための自転車待機スペース（ASL）
- ▶ 歩行者信号の先行青（歩行者が先に渡り始める仕組み）
- ▶ 見通し改善（ミラー設置、植栽の整理）

接触事故の解決法

▶ 2. 車側の安全対策

- 運転者の注意義務強化
- ▶ 自転車は予測困難な動きをすることがあるため、車側の過失が大きくなりやすい
→ 交差点・住宅街・学校周辺での速度抑制が重要。
- 車両の安全装備
- ▶ 自動ブレーキ（AEB）の歩行者・自転車検知機能
- ▶ バックカメラ・360度カメラの普及
- ▶ 夜間や雨天時のライト自動点灯

接触事故の解決法

▶ 3. 自転車側の安全対策

- ルール遵守の徹底
- ▶ 自転車は「軽車両」であり、信号無視やスマホ運転は重大事故につながる。
- ▶ 逆走禁止、夜間ライト点灯、歩道走行時の徐行。
- ヘルメット着用の促進
- ▶ 高齢者・子どもは特に重傷化リスクが高い。

自動車依存の解決策

移住機能や商業施設公共交通の拠点周辺に集約し、車がなくても日常生活が完結する構造をつくる。

デマンド交通による、バスやタクシーを使った時間や場所、ルートに縛られないような地域に合わせた公共交通の導入

車自体が使いづらくなるような都市設定をする。（規定速度を遅くする。駐車場の数を減らすまたは使用料金を上げる）

バスにおける解決策の効果

01

1、利用者を増やす対策
（需要側）利用しづらい
使われない→（改善）→分
かりやすい・安い → 利用
増

02

2、運行コストを下げる対
策（供給側）一律運行→利
用実態に合わせた運行→1
人あたり経費の削減

03

3、デマンド交通の改善
便利だが高コスト→使う場
面を限定→公費負担の抑制

バスにおける今後の課題

利用者数の減少

人口減少や高齢化により、公共交通の利用者が年々減っている。

運行コストの増大

利用者が少ない中でも運行を維持するため、1人あたりの運行経費が高くなっている。

収支率の低さ

運賃収入だけでは経費を賄えず、補助金への依存が大きい。

公費負担の増加

赤字補填のため税金投入が続き、財政負担が重くなっている。

交通手段の地域格差

路線廃止やデマンド交通への移行により、地域によって利便性に差が生じている。

期待される効果と課題

主要施設と住宅街、公共交通機関を集約したコンパクトシティによって、歩いて生活の基盤となる施設にアクセスすることができるので必然的に車の使用率が下がる

デマンド交通によって自身が車を所有しなくとも自分好きな時間に好きな場所にアクセスできるようになり、車の所持率が下がる

単純に車を使うこと自体が不便になり、使用率が下がる

新しい課題としては、既に都市として完成してしまってものを新しく作り直すのは難易度が高い、策を実行するための費用をどこから出すのか、住民の不満が溜まりやすい等がある。

接触事故における解決策の効果・課題



▶ 期待される効果

自動車・自転車・歩行者が安全に共存できる交通環境を整備することで、まず期待されるのは事故件数の減少と重傷事故の大幅な抑制である。車道・自転車道・歩道を明確に分離し、交差点の安全性を高めることで、接触の機会そのものが減り、特に高齢者や子どもといった弱者の安全が確保されやすくなる。また、歩行や自転車が安心して利用できるようになることで、住民の移動手段が多様化し、車に依存しない暮らし方が広がる。

▶ 課題

インフラ整備には費用と時間がかかり、車利用者の反発や公共交通の運営コスト、住民の理解不足などの課題も生じる。これらを踏まえ、地域の状況に合わせて段階的に取り組むことが重要となる。

参考資料

- ▶ 酒田市地域公共交通事業の運行状況（実績）酒田市
<https://www.city.sakata.lg.jp> > traffic-result.files
- ▶ 山形の道路における課題 | 道路 | 国土交通省 山形河川国道事務所
- ▶ 酒田市営 るんるんバス 簡易路線図
- ▶ 1.新道路五箇年計画策定の背景 (3)道路整備の現状と課題 一国土交通省
- ▶ さかたまっぷ-酒田市

2026/1/26(月) 公益ホール 都市と交通(2限)

中高生の自転車運転中の事故を 減少させるためには

チーム名：ほんまに本間（44班）
発表者：田口結音、大信田陸久
本間大河、松永泰知

目次

1. 現状

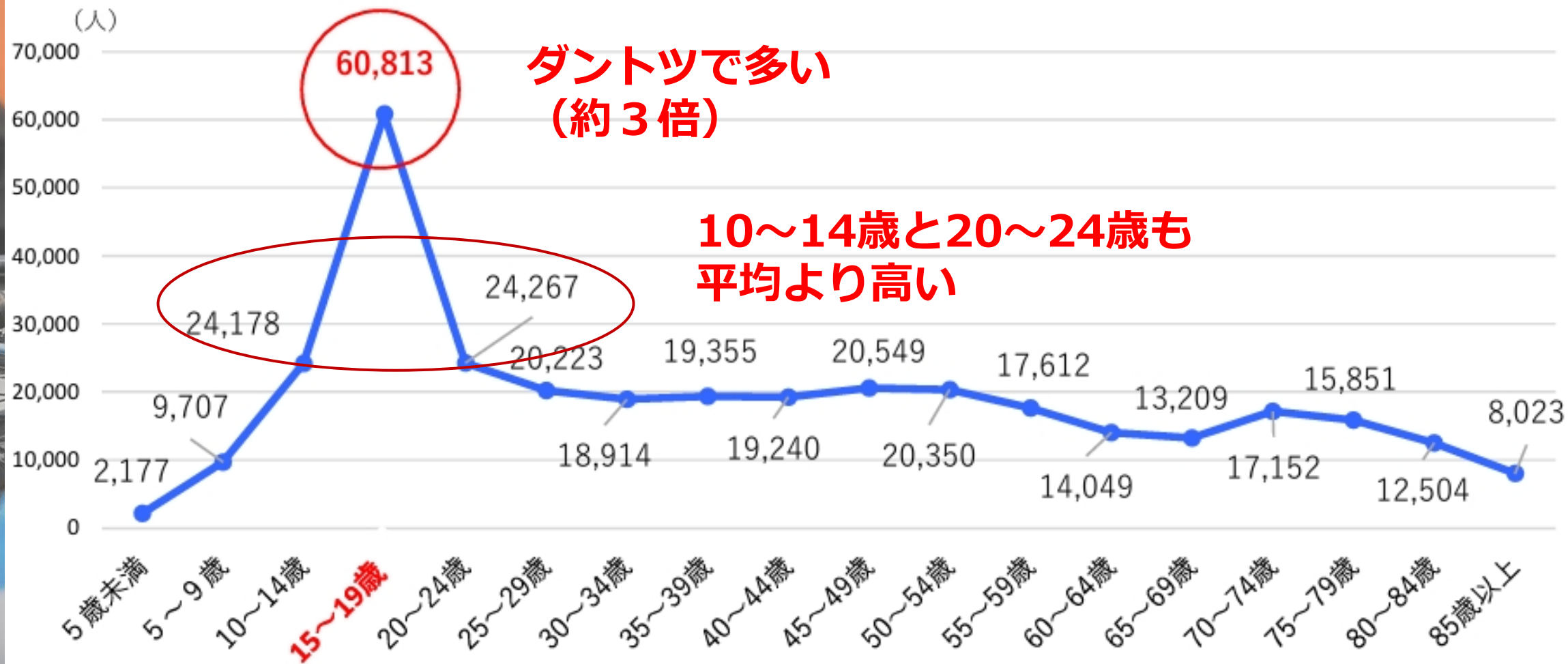
2. 課題

3. 解決策

4. 期待される効果と課題

現状

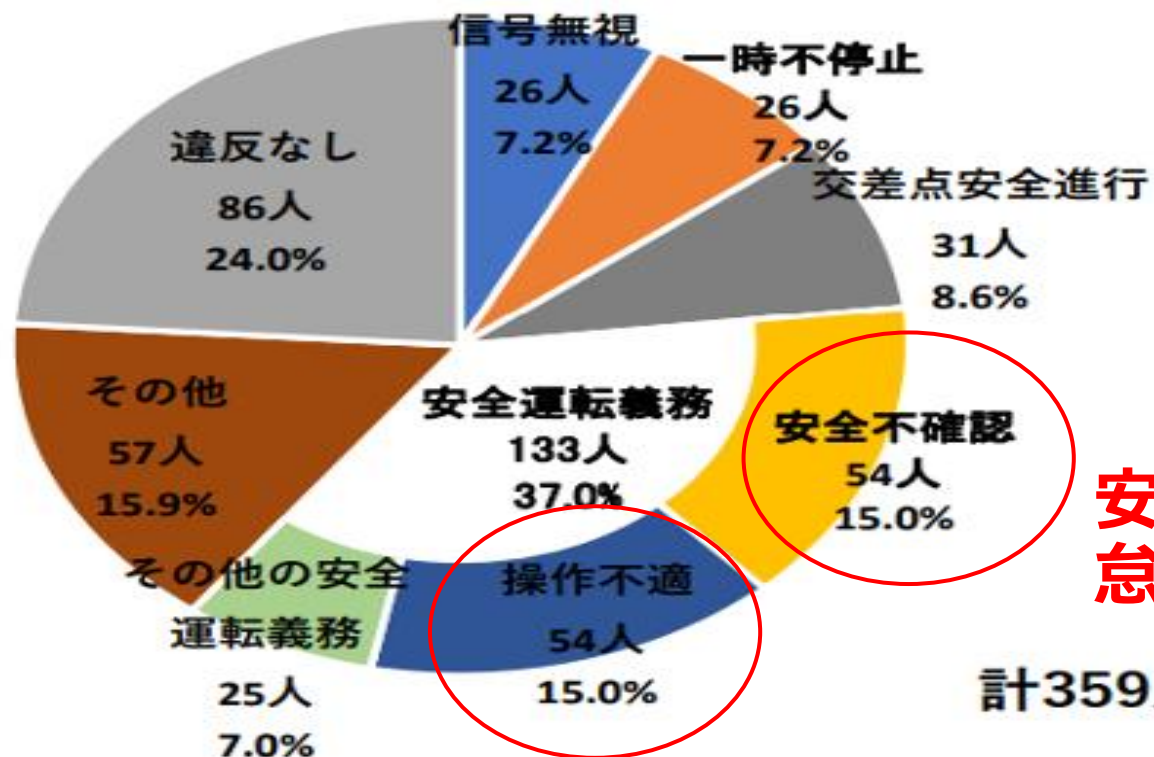
年齢層別自転車乗用中死傷者数 (R2～R6合計)



現状

法令違反別自転車乗用中死者数(第1・第2当事者) 【令和3年】

不適切な操作
(操作不適)



安全確認を怠る

課題

自転車運
転者自身
の課題

行政の
対応への
課題

- ・ スマホ・イヤホン等の“ながら運転”の防止
- ・ ヘルメット着用率の向上
- ・ ルール遵守・安全意識の向上
- ・ 自転車レーンなどインフラ整備
- ・ 通学路の危険箇所の改善
- ・ 制度・取り締まりの実効性の向上



個人、学校・家庭、地方・行政の複合的課題

解決策

【個人】

- ・ 自転車走行中のスマホやイヤホンの利用禁止の徹底
- ・ 夜間反射材の着用
- ・ ライトの点灯
- ・ ヘルメットの着用

【学校・家庭】

- ・ 定期的な交通安全講習
- ・ 家庭内での声掛け

【地方・行政】

- ・ 車両と自転車の分離レーンの整備
- ・ 通学路の危険箇所の改善
- ・ 取り締まりの強化

期待される効果と課題

【自転車運転者自身の課題】

・効果

ながら運転の防止やヘルメット着用率の向上、ルール遵守の意識が高まることで事故の減少が期待され、自転車レーンなどの整備により安全な走行環境が整う。

・課題

意識改革には時間がかかり、インフラ整備にも費用や場所の制約がある点が課題である。

期待される効果と課題

【行政の対応への課題】

- ・ 自転車レーンの整備や通学路の危険箇所の改善、取り締まりの実効性向上により、事故の起こりにくい安全な走行環境が整う。
- ・ 課題
整備や改善には費用と時間がかかり、すべての地域で十分に対応できない点が課題である。

出典

<https://www.npa.go.jp/news/release/2025/gaidorain-honbun.pdf>（自転車の交通安全教育 ガイドライン令和7年12月 自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会）

<https://kailash.co.jp/legals/post-8141/>（法令違反別自転車乗用中死者数）

[000057762.pdf](#)（高校生の自転車事故の特徴等について）

都市と交通

チーム名

たんたん

メンバー

村田優希 太田絢斗 齊藤琉聖 高内龍海愛

テーマ

免許返納したいと思っても
現在の生活環境では返納が困難

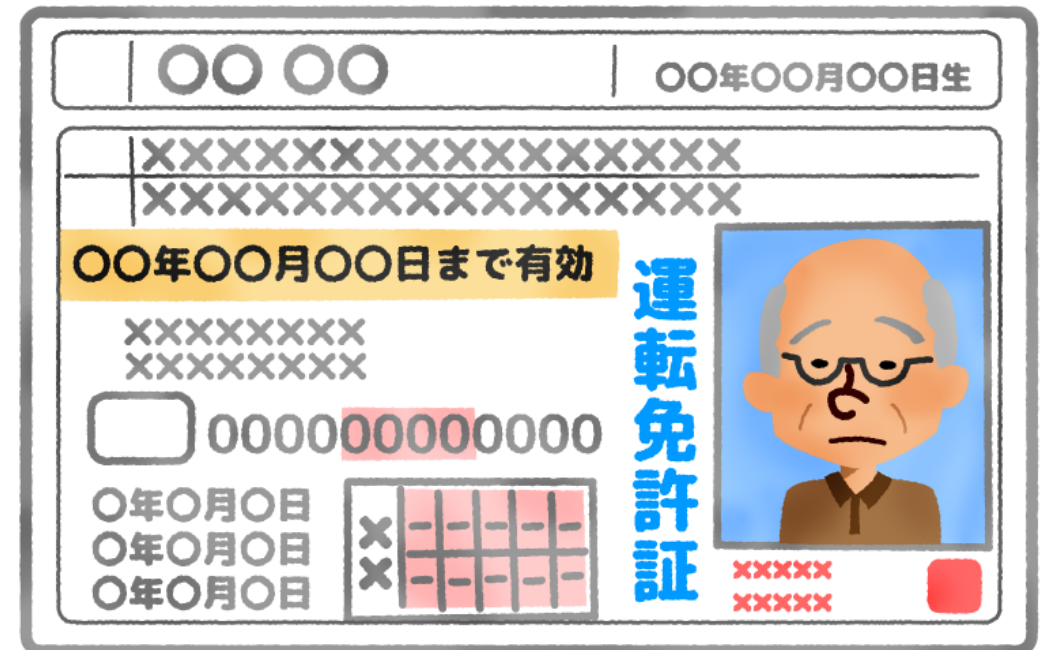
現状①高齢ドライバーの実態

- 事故リスクの上昇
- 身体機能・認知機能の個人差
- 一律の基準では対応しにくい



現状②本人の意識

- 「返納した方がよいと理解している」
- しかし生活が成り立たなくなる不安
- 家族に迷惑をかけたくない



問題の背景

- 高齢化の進行と運転免許保有者の増加
- 地方ほど自動車依存が強い
- 自己報道による社会的関心の深まり

「自分の生活を自分でコントロールできている証」のイメージ

理想的な状態

- ・買い物、通院、趣味、交流など突発的な用事に行ける状態。
- ・返納が前向きな選択として捉えられる社会。



問題点①生活面の課題

- ・買い物、通院、役所手続きが困難
- ・公共交通の本数・範囲が限定的
- ・自分のペースで移動ができない

生活の主導権の問題

問題②心理的課題

- 免許＝自立の象徴という印象が強い
- 他人に頼ることへの抵抗感
- 社会から取り残される不安

返納＝老いを認める儀式となっている

問題点③社会的課題

- 地域内の助け合いが見えにくい
- 支援制度がわかりにくい
- 行政施策が十分に届いていない

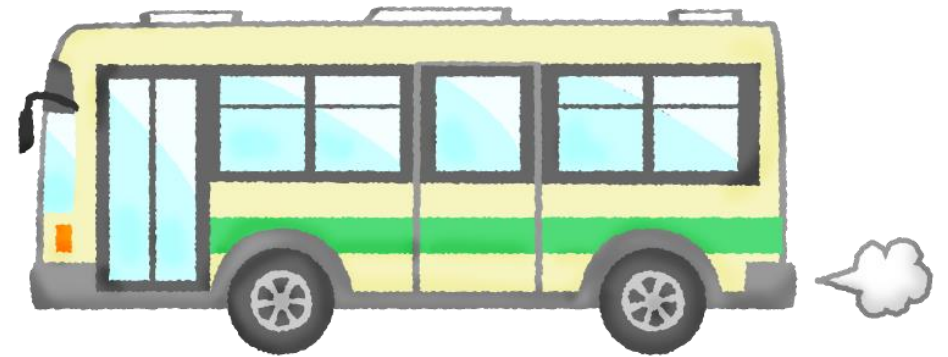
住民の生活視点で考えられている取り組みの不足

課題の設定

- ・免許返納を「交通の問題」だけでなく「生活設計の課題」
として捉える
- ・返納後の生活を具体的に描く
- ・選択の自由が尊重された社会

解決策①交通面の支援

- デマンド交通・コミュニティバス
- タクシー補助制度
- 移動販売や訪問サービス



解決策②自由を否定しない制度設計

- ・運転できるエリアや時間を限定する条件付き運転。
- ・返納＝0or100の構図をなくす。

解決策③地域・人の支援

- 近隣住民による声かけ・送迎
- 見守り活動との連携
- 頼りやすい雰囲気づくり

期待される効果

- 交通事故リスクの低下
- 高齢者の安心感向上
- 社会参加の継続

免許返納が正しい選択のポジティブ思考に

新たな課題とまとめ

- 財源や担い手の確保
- 支援を受ける心理的壁
- 地域全体で支える意識が重要

免許返納を個人の覚悟に委ねるのではなく
社会全体で支える仕組みへと

ご清聴ありがとうございました