

A) 他チームの発表を聞いて

自分たちのチームにない解決策や考察をし、参考になったのは「2班」と「14班」と「45班」であった。2班は高齢者が安心して運転できる環境づくりとして、特に危険なところを光や音を使って運転手に知らせるという案を出していた。高齢者が免許返納しやすい環境を作ることしか考えていなかったのが、高齢者の事故を減らすという発想が参考になった。14班についてはバスの利用者を増やすために仮想通過を利用するという案があった。混み具合によって仮想通過の付与量を調整し、どの便にも安定して利用者を確保する工夫もされていた。バスも便を増やしたりバス停を増やす以外にもバスの利用者を増やす方法はあることが分かり参考になった。45班については高齢者が免許を返納できない要因として、心理的課題があることを指摘しており、免許を返納することは自分の老いを認めるということと社会から取り残されるような感覚があると考察していた。相乗りさせてもらえる人がいるとしても自分の老いを認められなかったり、人に迷惑をかけたくないという考えで免許を返納できない人もいることに気づかされ、参考になった。

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

自分たちのチームでは、問題の原因として、公共交通では不便な点が多いこと、時間が限定的であること、タクシーにかかる費用が高いことを考えていたが14班のバスドライバーの人手不足と免許が自立の象徴と考える高齢者がいることを追加する。これを踏まえると、課題は、「公共交通の利便性を上げるためには」「高齢者が免許返納しやすい状態とはなにか」「事故がおきにくい環境とはなにか」「政府がやるべき支援とは」の4つが設定される。これらを共通して解決するためには、高齢者の免許に対する姿勢や公共交通の実情を知る必要がある。そのために、免許を所持している高齢者と市の役員を集めた交流会が有効だと考える。1つの家族間で話しているだけだと免許返納に繋がらない場合もあると思うが、同じ境遇である人たちと集まることで免許返納しやすい環境になったり、危険な箇所や自分の運転能力も客観的に見ることが出来る。そして市の役員が危険である箇所や免許返納できない理由を知ることが有効な解決策を考える材料になる。発表を聞く前には「相乗りさせてもらうことが出来ない人(身寄りのない人など)を重点的に支援できれば事故を減らすことが出来るのではないか」と考えていたが、心理的な問題で免許返納できていない高齢者の方が人数が多いと思われるのでよりたくさんの人の免許返納につなげることが出来る。

そのためには、高齢者が免許返納後の生活に対して具体的なイメージを持てるようにすることが重要である。免許を返納すると移動が極端に制限されるという不安を抱く人は多いが、実際には公共交通や地域の支援制度を活用することで、ある程度不自由なく生活できる場合もある。こうした情報が十分に伝わっていないことが、免許返納をためらう一因になっていると考えられる。そこで、前述した交流会では、免許を返納した高齢者の体験談を共有する場を設けることが有効である。実体験を聞くことで、免許返納は特別なことではなく、多くの人が選択している判断であると認識しやすくなる。また、同世代の人から話を聞くことで、自分自身の運転能力や将来について考えるきっかけにもなると考える。さらに、市の役員が直接高齢者の声を聞くことで、制度や施策が現場の実情に合っているかを見直すこともできる。

2班の発表にあった、危険な場所を光や音で知らせる仕組みは、高齢者の判断ミスを補い、事故の発生を未然に防ぐ効果が期待できる。このような対策は、高齢者に限らずすべての運転手にとって安全性を高めるものであり、地域全体の交通事故削減につながると考えられる。免許返納を進めると同時に、返納までの期間を安全に過ごせる環境を整えることも必要である。政府や自治体が行うべき支援としては、免許返納者に対する経済的な支援だけでなく、心理的な負担を軽減する施策が求められる。免許が自立の象徴であると考えられる高齢者にとって、返納は生活の変化だけでなく、精神的な不安を伴うものである。そのため、免許返納を「老い」や「不便」と結びつけるのではなく、「安全で安心な生活を選ぶ前向きな行動」として社会全体で免許返納しやすい雰囲気をつくる必要がある。課題として財源の問題があるので政策コースに入って地方の財政を学んで改めて検討したいと思う。