

政 策 提 言 書

高齢者の運転免許証自主返納に向けた
環境整備と交通安全対策について

令和3年3月29日

岡谷市議会

(担当委員会 社会委員会)

目 次

1	はじめに	P 1
2	調査研究の経過	P 2
3	調査研究内容	P 3
	(1) 行政との意見交換・課題共有.....	P 3
	(2) 長野県警察 岡谷警察署との課題共有.....	P 4
	(3) 国・県・シンクタンク of 取組動向.....	P 7
	(4) 先進事例、県内現地視察.....	P 8
	(5) 事業者・市民・各種団体の意見.....	P 10
4	調査結果のまとめ	P 13
5	提言事項	P 16
6	おわりに	P 18

1 はじめに

岡谷市議会では、平成29年3月に制定した「議会基本条例」の取り組みの一環として、総務、社会、産業建設の3常任委員会がそれぞれテーマを設定し、「政策提案・提言」を行うための調査・研究を、令和元年度にスタートいたしました。

社会委員会では、令和元年4月19日に発生した「東池袋自動車暴走死傷事故」など、高齢化社会の進展とともに高齢者ドライバーによる交通事故が全国的に相次ぐ中で、自動車運転免許証の自主返納に対して関心が高まっていたことや、本市でも団塊の世代の高齢化に伴う高齢者ドライバーの増加また高齢者による事故率も高く、警察や行政も大きな課題として捉えていたことなどから、「高齢者の運転免許証自主返納に向けた環境整備と交通安全対策について」を政策提案・提言におけるテーマとして設定いたしました。

自動車運転免許証の自主返納については、返納してしまえば事故を起こす可能性は低くなりますが、一方で、今までのような移動の自由が奪われてしまうことにより、今後の生活に支障を来すことが明らかであります。

このため、運転免許証の自主返納に踏み切るまでには、本人の大きな決断はもとより、家族等による説得や協力をはじめ、地域による支え合いのほか、行政サービスによる代替手段の提供などが必要不可欠であります。

そこで、当委員会では、運転免許証の自主返納がスムーズにできるようになるにはどういった環境整備が必要なのか、また運転免許証を自主返納しなくても高齢者が安全に車を運転し続けるためにはどうしたらよいのか、交通事業者や警察の方をはじめ、多くの市民の方との意見交換なども通じて、さまざまな角度から検証を行い、課題解決の一助になるべく調査・研究を行いました。

この間、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、さまざまな活動が中止や延期となるなど、一定の制約が課せられましたが、委員6名が一致協力し、岡谷市議会初となる「政策提案・提言」に向けて、可能な限りの取り組みを重ねてきたところであります。

第5次岡谷市総合計画に将来都市像として掲げる「人結び 夢と希望を紡ぐ たくましまち岡谷」の実現を目指し、岡谷に住み、働き、学び、訪れるすべての人々が、安全で安心して暮らしたり、過ごしたりすることができるまちとしての「やさしさ」を、さらに磨きあげるため、ここに、2年間にわたる結果をまとめ、委員会としての方向性を導きましたので、提言いたします。

2 調査研究の経過

●令和元年度

5月28日(火)	協議会	・令和元年度年間計画について ・行政視察について
6月13日(木)	文書開催	・政策提案・提言に向けたテーマの個別検討 ・3団体との懇談会における質問事項の個別検討
6月25日(火)	委員会	・政策提案・提言に向けたテーマについて ・行政視察について ・3団体との懇談会について
7月5日(金)	その他	・富岡市との意見交換 (富岡市・岡谷市議会議員交流研修会)
7月8日(月)	その他	・担当部長等との意見交換(委員会所管部署の部長等) この結果を踏まえ、正副委員長がテーマ決定)
8月22日(木)	その他	・3団体と市議との懇談会
9月25日(木)	協議会	・行政視察について
10月28日(月)	委員会	・行政視察について
11月13日(水)	視察	・行政視察(～15日(金))
1月20日(月)	全協	・行政視察報告会
1月24日(金)	その他	・議会報告会

●令和2年度

4月20日(月)	協議会	・政策提案・提言の取り組みについて(スケジュール) ・行政視察について
5月12日(火)	勉強会	・グループ調査の結果について
5月15日(金)	勉強会	・市民生活課、社会福祉課、介護福祉課との勉強会
8月18日(火)	勉強会	・諏訪交通株式会社との意見交換
8月20日(木)	勉強会	・アルピコタクシー株式会社との意見交換
10月5日(月)	打合せ	・現地視察について(視察地検討)
10月21日(水)	打合せ	・現地視察及び意見交換について
11月9日(月)	視察	・現地視察(箕輪/みのちゃんバス)
11月18日(水)	勉強会	・岡谷警察署(田村 交通課長)との意見交換 ・オンラインセミナー (「長野県茅野市、スマートモビリティへの挑戦」)
12月10日(木)	打合せ	・政策提案・提言まとめ(素々案)について
12月16日(水)	勉強会	・岡谷市高齢者クラブ連合会役員との意見交換
12月17日(木)	その他	・令和2年度議会報告会(長地支所)
1月5日(火)	打合せ	・政策提言書(素々案)について
1月12日(火)	打合せ	・政策提言書(素々案)について
1月14日(木)	打合せ	・政策提言書(素案)について
1月27日(水)		・第1回政策討論会議
2月5日(金)	打合せ	・政策提言書(案)の修正について
3月9日(火)	打合せ	・政策提言書(最終案)の確認について
3月18日(木)		・第2回政策討論会議

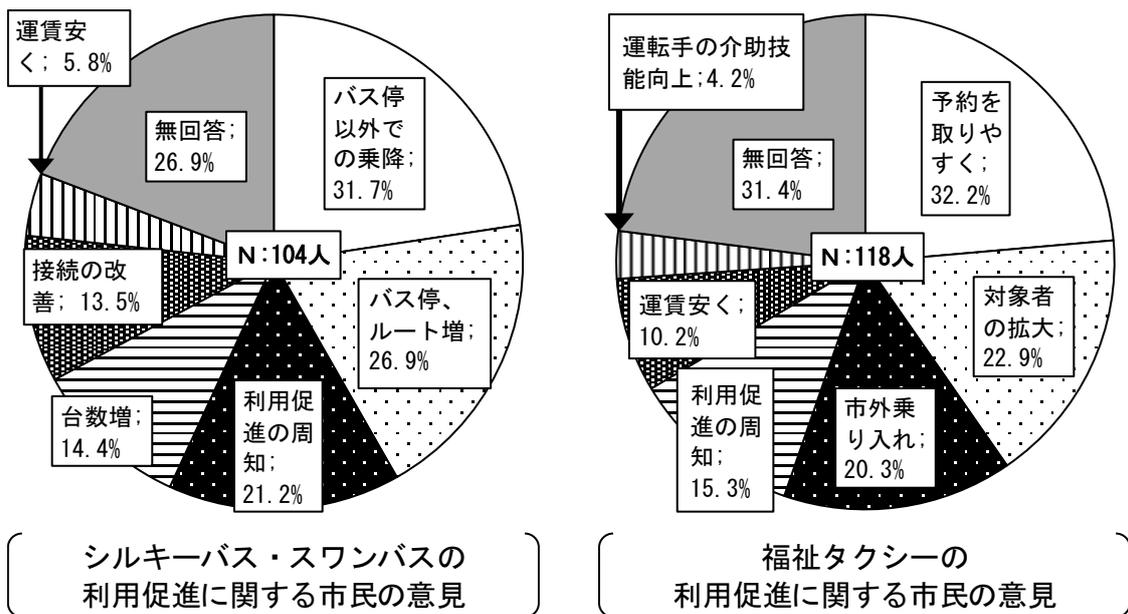
3 調査研究内容

(1) 行政との意見交換・課題共有

令和元年7月8日、政策提言の内容を絞り込むため、社会委員会所管部署の部長等と意見交換を行い、課題の抽出を行いました。

その結果、「地域福祉計画」、「貧困対策」、「福祉タクシー」、「子育て環境の整備について」、「高齢者の運転免許証自主返納」が、調査・研究におけるテーマの候補として挙げられました。

本市社会福祉課より提供された「高齢者福祉に関する調査集計結果報告（令和2年3月）」によると、「外出しやすくなるためには、主にどのようなことが必要か」との問いに対して、48.9%の方が「運転免許証自主返納後の支援策の充実」と回答し、次いで、41.1%の方が「駅やバス停が身近にあること」と回答しているほか、『「シルキーバス・スワンバス」や「福祉タクシー」が利用しやすくなるための条件』についての問いに対しては、下記のような結果となっていました。



こうした公共交通に関する市民の意見も踏まえながら、複数挙がったテーマの候補について精査を行い、最終的に「高齢者の運転免許証自主返納に向けた環境整備と交通安全対策について」をテーマとして決定し、調査・研究に着手しました。

(2) 長野県警察 岡谷警察署との課題共有

【実施日】 令和2年11月18日（水）

【相手先】 岡谷警察署 交通課長 警部 田村 豊 氏

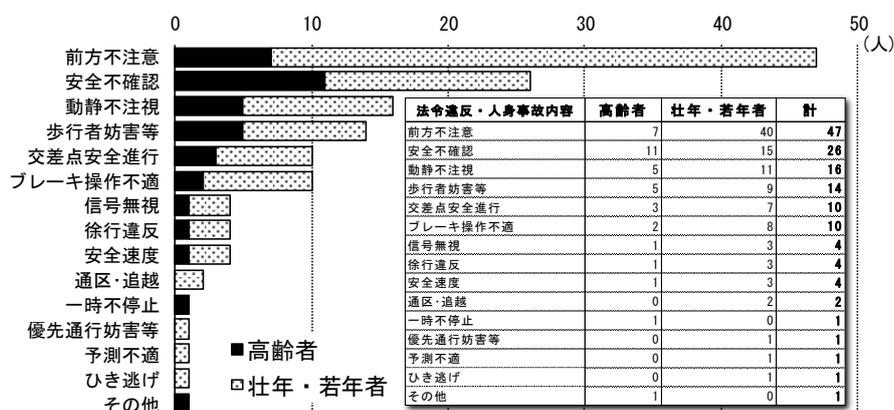
【テーマ】 岡谷市内における交通事故の発生状況、運転免許証の返納状況について

【内 容】

①岡谷市の交通事故、免許人口と免許証返納の傾向と特徴

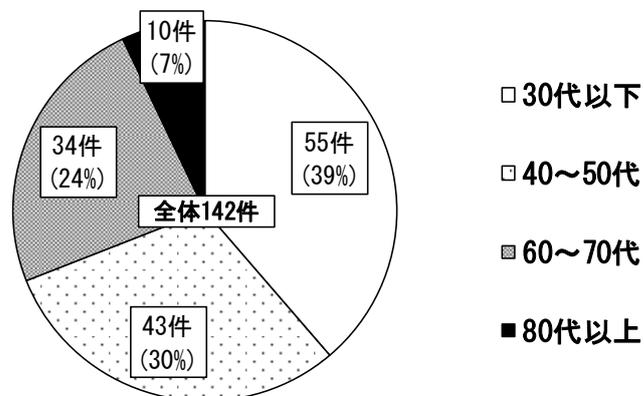
- 令和元年度中の交通事故件数は142件、死者1人、負傷者165人で、前年比で件数は11件、負傷者は31人減少した。また、高齢者が関係する事故は、前年同期比で件数は7件、死傷者は1人減少、高齢が原因となった事故は前年同期比3件減少した。

また、令和元年度の法令違反・年齢層別人身事故件数は142件、圧倒的に多いのは前方不注意であり、次に安全不確認、歩行者妨害等である。



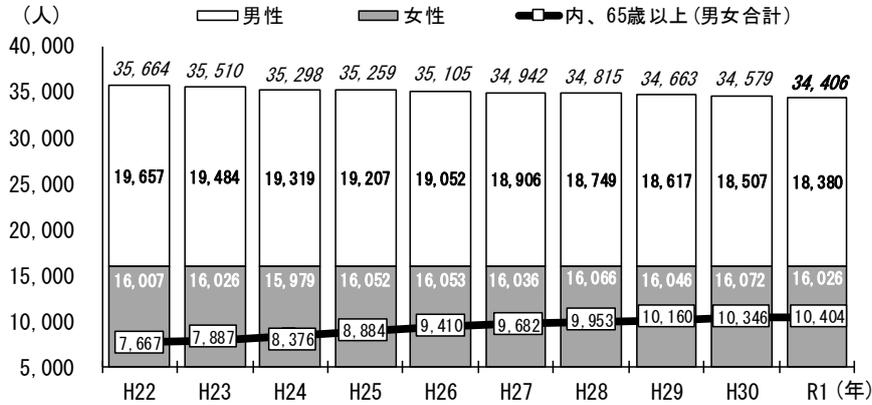
【令和元年度 岡谷警察署管内 年代別法令違反・人身事故件数】

また、件数を年代別にみると、60歳以上が31%、65歳以上の高齢者は全体の27%を占める。これを運転人口比で試算をすると、約38%となる。

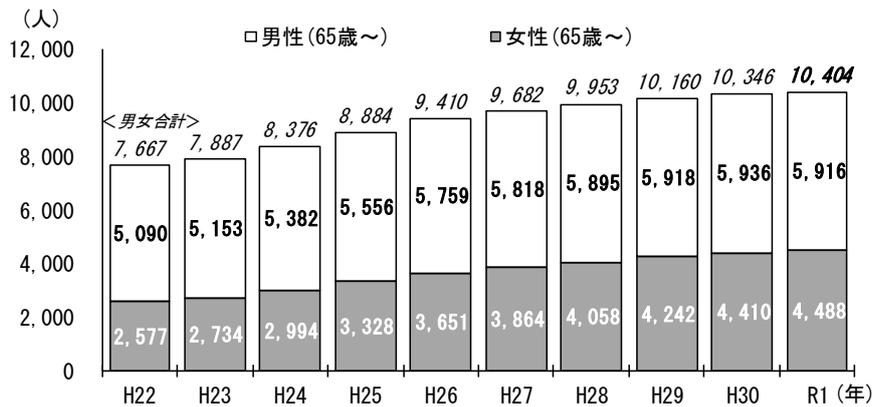


【令和元年度 岡谷警察署管内 年代別でみた違反・事故件数】

- 平成22年以降、本市の免許人口推移は、男性は微減、女性は横ばいであるが、65歳以上でみると男女共に増加傾向である。特に女性の免許人口増が顕著である。

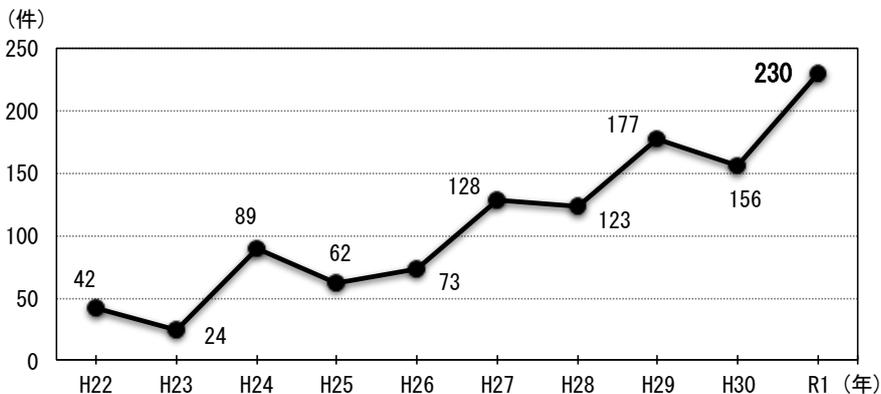


【岡谷警察署管内 免許人口の推移】

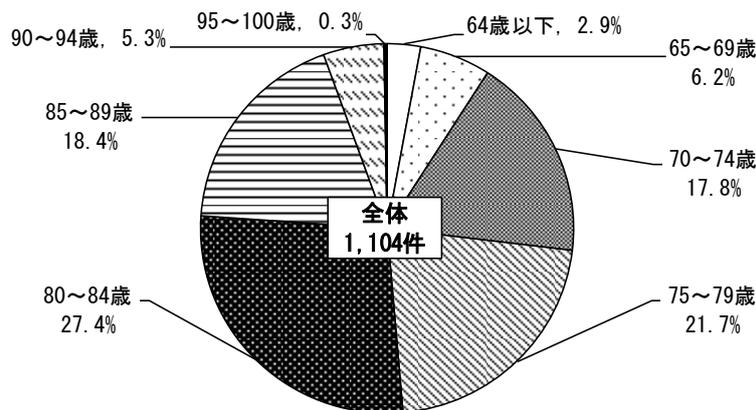


【岡谷警察署管内 免許人口の推移(65歳以上)】

- 平成22年以降の全免許証返納推移をみると、令和元年度は平成22年の約5.5倍の230件となり、年々顕著な増加がみられる。年齢層別でみると、65歳以上が9.7%を占めている。



【岡谷警察署管内 運転免許証返納件数の推移】



【岡谷警察署管内 運転免許証返納者の年齢】

②高齢者の事故対策への取り組み

- ・事故現場で、「Sドック」という簡易的な認知検査を行い、異常と感じた場合には署員による指導や家庭訪問、安全教育等を実施し、シルバー技能アップ講習という教員付きで2時間無料講習も実施している。また、ドライブレコーダーを貸出し、運転特性を分析することや、「チャレンジ号」での巡回（5～6回/年）を実施している。
- ・道路標識の識別性向上（道路標識、LED付き標識等）は警察も前向きに捉えている。警察としては、予算がらみではあるが、相談は積極的に受けている。

③隣接自治体での高齢者アンケート結果の確認

- ・免許証返納をためらう主な理由は、「生活（買い物・通院等）に支障がでる」ということ。
- ・希望する支援制度は公共交通の割引制度である。

④意見交換の実施

- ・免許証返納に当たっては、家族の説得も大変だし、本人の理解も難しい。
- ・行政と警察が連携して、返納者への支援制度のPRが必要であり、返納時に、警察で補助券を渡すことも考慮すべき。

【考 察】

- ①高齢者の交通事故防止に向けた取り組みとして、認知検査（Sドック）の充実、シルバー技能アップ講習の充実、ドライブレコーダーによる運転診断の充実に向けた支援の他、道路標識の識別向上へ警察と連携して行う必要がある。
- ②行政と警察が連携して、返納者への支援制度のPR強化が必要である。

(3) 国・県・シンクタンクの実組動向

【テーマ】高齢者運転の現状、代替交通手段と車両の安全機能高度化に関する調査

【内容】

①高齢運転者の状況と対応

a) 高齢の運転免許保有者数の動向

平成28年末の運転免許保有者数は約8,221万人と、前年に比べ約6万人増加。今後も増加すると推計される。(※¹)

b) 警察の取り組みの動向

「ゾーン30」等の生活道路対策の推進、自転車通行環境の確立、道路標識等の視認性向上や高齢者に対する参加・体験・実践型の交通安全教育や更新時講習、一定の違反行為をした75歳以上の高齢運転者に対する臨時認知機能検査の導入といった講習内容の充実やドライブレコーダーを活用した高齢運転者の交通事故抑止対策、運転上の問題点等を自覚させている。(※¹)

c) 運転免許証自主返納の動向

返納率の傾向は75歳以上で上昇しており、公共交通機関が充実した都市圏の方が地方都市に比べて返納率が高い傾向にあるとも言われている。(※¹)

②代替交通手段の確保と車両の安全機能高度化の推進

a) コミュニティバス・デマンド型タクシーに関する取り組み

国土交通省では、導入などに対する補助を実施。平成27年度には、全国1,260市町村でコミュニティバス、362市町村でデマンド型タクシーが導入されている。(※¹、※²)

b) 公共交通機関の確保に向けた地域の取り組み

地域で暮らす人々を中心となった全国の4分の1の市町村に1,600を超える組織があり、高齢者の生活を支える様々な取り組みを行っている。(※¹)

c) 国による車両安全対策の動向

国土交通省では、対車両の自動ブレーキ及び車線逸脱警報装置、バックカメラ、自動ブレーキの性能評価・公表を行い、「セーフティ・サポートカーS」(サポカーS)と定めた。また、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの令和2年までの社会実装を目指している。

その他、自動走行システム及び自動運転システムとサービスの拡張、先進的運転支援システム搭載安全自動車(ASV)の実現、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術開発に対する性能評価・公表の拡大も行っている。(※¹)

※¹ 出典：内閣府「高齢者に係る交通事故防止に向けた取組」をオリジナルに編纂

※² 出典：国土交通省中部運輸局「デマンド型交通の手引き」をオリジナルに編纂

【考 察】

- ①国の補助制度を活用し、デマンド型タクシーなどの新たな移動手段を構築する。
- ②地域の人達が中心となった組織が発足した場合には、必要な支援を講じる。
- ③国による車両安全対策に注視し、自治体としてできる交通安全施策や支援を模索する。

(4) 先進事例、県内現地視察

①福井県警本部によるドライブレコーダーを活用した交通安全指導

(令和元年11月14日(木) / 福井県福井市)

【概 要】

対象者は70歳以上で運転を見直したい方や家族が希望する方。警察が貸し出すドライブレコーダーを自家用車に1週間程度設置。記録された運転映像を警察担当者が事前チェックする。運転者と一緒に映像を見ながら運転診断と個別指導を実施。良い点を褒めつつ悪い点を指摘する。受講者の約8割が「運転の癖や悪いところを認識することができた」と回答。

【考 察】

高齢者の交通事故防止には効果があると考えますが、県警中心の事業であり、担当職員の確保とドライブレコーダーの取り付け・撤去などの作業を考慮すると直ちに取組むのは難しい。しかしながら免許証返納の難しい高齢ドライバーの運転適性検査として有効性はあると考える。高齢者の交通事故をなくす上で効果の上がっている他地区における先進事例など、調査研究や資料集めなどが必要。

②NPO法人 気張る！ふるさと丹後町

(令和元年11月15日(金) / 京都府京丹後市)

【概 要】

- ・根拠法令、道路運送法第78条第2号に基づく公共交通空白地有償運送、要するに地元の住民ドライバーがマイカーを使って運転。配車方法はスマホで「Uber(ウーバー)」のアプリを使って即時配車。運転区域は、乗車は丹後町のみ(町外からは乗車不可)、降車は京丹後市全域(市外は不可)。料金は最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/kmを加算。運行時間は午前8時～午後8時(365日、運休日なし)。利用者は丹後町民、観光客(法施行規則による)。
- ・ドライバーの現状として、資格は、第一種(普通)運転免許保有者は「国土交通大臣認定講習」の受講修了者、第二種運転免許保有者はそのまま可能。年齢は平均

年齢63歳（43歳～69歳）※独自に年齢制限を設定（75歳）

- ・人数は18名（男性14名、女性4名）※国へ登録。18名中14名はNPO会員以外で車両はドライバーが所有する自家用車。保険もドライバー個人でかけている「対人・対物無制限」で一義的に対応。

※NPOも乗車前と降車後の事故補償に関する団体保険に加入

【考 察】

視察研修後、委員会メンバーでアプリを実際にダウンロードして、その場で配車を依頼し実際に町内の病院まで利用したところ快適であった。本市でも検討する価値があるかと考えますが、京丹後市に関しましても実現まで時間をかけて様々な働きかけをし、住民説明会を重ねるなど苦労をされている。また運営開始後もドライバーのアルコールや健康確認、全車両ドライブレコーダーの設置、警察の安全講習の受講など安全運行に向けた取り組みが徹底されている反面、利用者数の低調など動向に注視していくべきと考える。

③みのちゃんバス高齢者等の運賃無料制度について

（令和2年11月9日（月） / 上伊那郡箕輪町）

【概 要】

みのちゃんバスは町内を7つのコースで運行している。町民の足となっており料金は大人200円、小中学生100円、園児以下無料。回数券も利用可能。特徴としてフリー（自由）乗降も可能。箕輪町では、免許証返納者のみのちゃんバス無料化以外にも独自で自主返納者支援事業として交付金（1万円）を給付している。

【考 察】

コースや時刻表を曜日によって変更するなど利用者の多様化した乗車目的に対応している。また、道路は限定されるが運行中でもフリーに乗降できるが、箕輪町ではその数を把握しておらず、どの程度需要があるのか引き続き調査研究が必要である。免許証返納者のバス無料化は段階的に行われたものであり、本市の公共交通においても今後料金体制の審議がされるのであれば参考になると考える。

④オンラインセミナー「茅野市、スマートモビリティへの挑戦」

（令和2年11月18日 / オンラインセミナー）

【概 要】

- ・茅野市が、アプリを利用したオンデマンド交通による乗合タクシーの実証実験を令和2年12月から開始。
- ・乗合タクシーはアプリ名「のらざあ（NORAZA）」を使用。エリアは豊平、

玉川、泉野、中大塩、市街地、米沢の一部（別荘地除く）。料金は3km未満・300円、3km～5km・500円、5km以上700円。割引特典として、紹介者割引、グループ予約乗車割引、高齢者割引、早期インストール特典がある。アプリを使えなくても電話予約も可能。

- ・セダン3台、ワゴン1台の計4台で運行し、実証期間は12月7日～5月31日。バスの料金は1乗車150円（回数券を使用すると実質100円）。
- ・茅野駅とピアみどり間を朝夕2往復運行し、現在運行している路線バスはそのまま運行。通勤・通学にも使える。

【考 察】

アプリを利用したオンデマンド交通による乗合タクシー導入と、バス運行を繋ぐ取り組みとすることで、本市としてもシルキーバスと福祉タクシーの使い分けや新たな公共交通の在り方として大変興味深い。実証実験期間も約半年と長く大小調整も図られることを考えれば結果はもちろん動向や課題にも注目しながら参考にすべきと考える。

（5）事業者・市民・各種団体の意見

①交通事業者との意見交換及び課題共有

【実施日】令和2年8月18日（火）、20日（木）

【相手先】諏訪交通株式会社 代表取締役 山谷恭博 氏、専務取締役 山谷剛巳 氏
アルピコタクシー株式会社 取締役諏訪支社長 中村 剛 氏
岡谷営業所所長 笠原 修 氏

【テーマ】多発する高齢者の事故や、高齢者の運転免許証自主返納の動きに対する、交通事業者としての見解と超高齢化社会に向けた交通事業者としての取り組みについて。

【内 容】

a) 事業概要と業界の取り組み

- ・スワンバスと福祉タクシーを運行している。運転手は60歳以上が多く、追突事故が問題である。道路運送法改正により自家用運送が始まり、ITを活用した自動運転の実証実験を進めている。
- ・県はバス、電車、タクシー業者が集まり、交通弱者及び交通困難者への援助を検討し、20項目の新しい提案をしている。

b) 意見交換での課題

- ・福祉タクシー制度は、長野県内唯一の自治体としてしっかり取り組まれていて、素晴らしい。乗り合いを促進するためのシステムを構築すれば、利便性が向上する。

- ・県でアプリを作る可能性がある。
- ・免許証返納者には1割引運行を実施している。事業者から自主返納の声掛けをすることは難しい。
- ・福祉タクシーの利用者負担については、見直しが必要ではないか。
- ・隣接する市町村への乗り入れが可能とならないか。

【考 察】

タクシーは、「ドア to ドア」で利便性がよい。しかし、活用する場合、福祉タクシーは年齢、事前予約などの要件で制限される。要件の緩和と運行方法の改善で、より市民の足として活用できると考えられる。

乗合を促進するためのシステムを導入すれば、効率よく運行ができる。県の提案にも注視しながら、デマンド型交通や自動運転なども視野に検討していく必要がある。

②市民・各種団体との意見交換

【実施内容】

- 3団体（岡谷市連合壮年会・岡谷市連合婦人会・岡谷市高齢者クラブ連合会）との懇談会（令和元年8月22日）
- 岡谷市高齢者クラブ連合会 役員との意見交換（令和2年12月16日）
- 議会報告会（令和2年12月17日）

【主な意見の内容】

- ・免許証返納は考えていない。
- ・やみくもに返納を促すのではなく、代替案をしっかりと提示してほしい。
- ・家族の助け合いがあれば心配ない。
- ・独居が増えている中で移動の自由がなくなる。
- ・返納はしたい気持ちはあるが、生活を維持できる環境に変えていく必要がある。
- ・都市部での返納は進んでいるが、長野県は返納率が低いまま。
- ・買い物や畑などに行けず、体調や健康を悪化させる人も出てくる。
- ・認知症の有無など、更新時に適性検査をしっかりとってほしい。
- ・自動ブレーキなど興味があるが、金額や概要がよくわからない。
- ・福祉タクシーは利用資格が厳しく利用しにくい。
- ・福祉タクシーは予約が取りづらい。
- ・一旦、返納したが今はとても後悔している。
- ・シルキーバスは目的地まで時間がかかる。
- ・シルキーバスの停留所が遠くて利用しにくい。
- ・シルキーバスが通れない狭い道は、小型車両等で対応してほしい。
- ・無料でどこでも乗降できる公共交通があれば返納者は増える。

- ・既存の交通網の利便性向上と広域的な取り組みを。
- ・積極的な同乗の送迎ができるよう、事故発生時における補償制度が必要。
- ・通院は往診、買い物は移動販売や宅配などの方法も考えてほしい。
- ・免許証を更新せず、返納しない人も多い。

【考 察】

今回、意見をいただいた市民のほとんどが現役で運転をされており、また、その多くが現在返納を考えていないと答えている。居住地にもよるが、現況の本市の公共交通の見直し、利便性向上を求む声が多い。また、返納後の生活環境の変化への対応も重要だが、運転を続けたいという高齢者ドライバーに対して健康や体調をチェックする機関、自動ブレーキ補助装置等の設置の促進や補助、助成の取り組みや拡充を求む声もあったことから、返納後の環境と、安全に運転を続けられる環境との両面から対策する必要があると考える。

<引用文献・参考資料 概要> ※別添CD-ROMに収録

- | | |
|-------------------|---|
| 1. 総 務 省 | 高齢運転者交通事故防止対策に関する総務省の取り組み 等 |
| 2. 国土交通省自動車局 | 高齢者向けによる交通事故防止対策 等 |
| 3. 警察庁・国土交通省 | 高齢者交通事故防止対策に関する調査研究
タクシー業務適正化特別措置法と対策 |
| 4. 内 閣 府 | 有識者会議報告 等 |
| 5. 北海道テレビ放送 | 「老いるショック」シリーズ
高齢者ドライバーと自動運転編
報道各社の自動運転実証実験関係のニュース |
| 6. 地域公共交通関連 新聞記事 | 日経・読売新聞・長野日報 各社 |
| 7. ニッセイ基礎研究所 | 2020-3-31 発行 基礎研レター |
| 8. 国際交通安全学会 | 高齢者心理特性「高齢者の自動車運転の背景としての心理特性」 |
| 9. 全国ハイヤー・タクシー連合会 | 「乗合タクシー事例集」 |
| 10. 茅 野 市 | 茅野版 Maas 実証実験「はじまる新しい移動のカタチ」 |

4 調査結果のまとめ

「3 調査研究内容」の考察を踏まえ、「運転免許証を返納しても困らない環境整備」及び「運転免許証を自主返納しなくても高齢者が安全に車を運転し続けるための交通環境整備」の視点から政策提言に向けた総合的なまとめを行った。

(1) 現行制度の改善・拡充

①シルキーバス

これまでも、利用者アンケート調査結果などを踏まえた運行路線や停留所などの見直しが適宜実施されているが、引き続き、利用者ニーズや市民の生活実態を考慮した見直しが必要である。

とりわけ、JRや他自治体の地域コミュニティバスなど既存交通網との接続性向上をはじめ、岡谷市民病院通院バスの運行のほか、運転免許証自主返納者への回数券交付の拡充もしくは無料化の導入を行う。

②福祉タクシー

本市の福祉タクシーについては、県内において他に類を見ない制度として、交通事業者の評価も高い。一方で、利用にあたっては、利用資格が厳しいことをはじめ、運行範囲が市内に限定されていること、前日までに予約が必要なこと、予約が取り難いこと、乗り合いが進まないことなどの課題が生じている。

こうしたことから、年齢に関わらず運転免許証自主返納者であれば利用できること、一定の条件の下で市外への運行も可能とすること、乗り合いを促進するためのシステムなどによる予約など、利用資格をはじめ、運行範囲や予約方法などについて見直しを行う。

(2) 病院独自の移動サービス支援

福祉タクシーの利用状況を見ると、岡谷市民病院への通院に伴う利用が多数を占めており、朝の時間帯において予約が取り難い要因の一つとなっている。

また、岡谷市民病院にはシルキーバスが乗り入れており、各路線を繋ぐ拠点停留所となっているが、現在の循環ルート方式では、到着までに時間を要するなど、利用し難い点がある。

岡谷市民病院への通院については、一定の需要が見込まれるため、市内各地域から岡谷市民病院へ直行する「通院バス」を運行する。

(3) タクシーの利便性向上に対する支援

①高齢者向け料金体系や定期券等の導入に向けた検討

タクシーは「ドア to ドア」の移動が可能であり、いつでも利用できる交通手段であるため、バスに比べ費用は嵩むものの利便性が高いことから、運転免許証自主返納後の代替に適した移動手段である。

しかし、福祉タクシーは台数に上限があるため、予約を取り難いといった弊害が生じていることから、高齢者等であれば一般のタクシーであっても気軽に利用できるよう、高齢者向け料金体系や定期券等を導入する。

②デマンド型タクシー運行実証実験

利便性の向上とコスト削減の観点から、近隣市町村の動向などを参考に、導入に向けた検討を行う。

(4) 地域等での支え合い

①家族や地域で支え合う仕組みの構築

運転免許証自主返納後の移動手段を、全て行政サービスで対応することは、財政上の制約から大変難しい。

このため、家族はもとより、近隣住民などが協力しあい、高齢者の移動を支え合う仕組みの構築について検討を行う。

②移動販売車等の充実

車を運転しなくても生活することができる環境の整備に向けて、民間事業者とも連携しながら移動販売車等の充実について検討を行う。

(5) 自治体・警察等による交通安全対策の充実

①道路の安全施設等の充実

交差点歩道部などへの車両乗り上げ事故や、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる車両暴走事故が発生しても、歩行者や自転車の安全を守ることができるよう、車止め（安全ポール）の設置や縁石の嵩上げなど進める。

②高齢者講習の充実

高齢となっても安全運転を続けるためには、自分自身の運動能力や判断能力などの状況を客観的に正しく把握することが重要となってくることから、ドライブレコーダーを活用した運転診断や、日頃から認知機能検査等を受検することができるようにするなど、高齢者講習の充実を図る。

(6) 先進安全技術や自動運転技術の進展

①サポートカーの普及促進

「自動（衝突被害軽減）ブレーキ」などの先進安全技術をはじめとする一定の運転支援機能を備えた車の普及促進を図るため、市として助成制度を創設する。

②自動運転技術の向上

(7) 国の取り組み

国ではサポートカーに限定した免許や、運転できる場所を限定した免許など、運転免許制度の見直しを進めている。新制度導入時には、普及啓発を積極的に行う。

【評価・分析】

上記について、①有効性、②即効性、③実現性、④市費用負担、⑤法的課題、の5つの観点で分析を行い、実施すべき時期（短期、中期、長期）として評価を行った。

調査結果をまとめた項目	有効性	即効性	実現性	市費用負担	法的課題	実施時期
(1) 現行制度の改善・拡充						
①シルキーバスについて	○	○	○	△	○	短期
②福祉タクシーについて	○	○	○	△	○	短期
(2) 病院独自の移動サービス支援						
岡谷市民病院利用者用専用バスの運行	○	○	△	△	○	中期
(3) タクシーの利便性向上に対する支援						
①高齢者向け料金体系や定期券等の導入に向けた検討	○	○	○	△	○	短期
②デマンド型タクシー運行実証実験	○	△	△	△	△	長期
(4) 地域等での支え合い						
①家庭や地域で支え合う仕組みの構築	○	○	○	○	○	短期
②移動販売車等の充実	○	○	○	○	○	短期
(5) 自治体・警察等による交通安全対策の充実						
①道路の安全施設等の充実	○	○	○	△	○	短期
②高齢者講習の充実	○	○	○	○	○	短期
(6) 先進安全技術や自動運転技術の進展						
①サポートカーの普及促進	○	○	○	○	○	中期
②自動運転技術の向上	○	○	○	○	○	中期
(7) 国の取り組み						
運転免許制度の見直し	○	○	○	○	○	中期

※5つの分析項目は、調査・研究を通じて得られた、委員の知識や私的観点によるものです。

5 提言事項

調査研究を進めるにあたり、近年、利便性向上だけでなく、自家用車での通院、買物、趣味やスポーツを楽しむ、運転することが生き甲斐であるなどの理由で、運転免許証の自主返納に躊躇している現実も見えてきました。

ここでは、前項で分析した課題から、最も現実的で有効性が高く重要な数点に絞って提言いたします。

なお、2年間蓄積してまいりました、研究資料やデータは前項までで全てまとめ、記載のとおりであります。本市において実施可能な事例ばかりではございませんが、今後の事業遂行に当たり参考資料として活用いただければと考えております。

■ 自主返納者への支援

(1) 運転免許証を自主返納しても困らない環境整備

① 現行の公共交通機関（シルキーバス）を利用した移動手段の改善

岡谷市は、本数の少なさ、時間的な制限、バス停の遠さなどの様々な課題に対して路線・運行ダイヤの見直しなどの利便性の向上に取り組んでいますが、利用する市民は更なる利便性の向上を願っています。そこで、以下の項目を実施する。

- a) 乗降者数実績を再分析し、岡谷駅、岡谷市民病院利用者に着目した通勤・通学・通院時間帯を考慮した運行ダイヤ・乗車場所の改善
- b) J R、スワンバス、岡谷茅野線との乗り換え乗降者数実績を再分析し、接続を改善し利便性向上
- c) 車両更新時に合わせて、幅員の狭い道路や一方通行にも支障がないような、小型車両導入

② 岡谷市民病院を帰着・発着する通院バスの新設

- a) 川岸地区・湊地区・長地地区から病院に向かう午前の便と、各地区への帰りの便を新設し、病院利用者の利便性の向上を図る
- b) 停留所を設定する場合は、3ルート（川岸地区・湊地区・長地地区）内での利便性を考慮した、場所・数・運行時間帯とすること

③ 現行の公共交通機関（福祉タクシー）を利用した移動手段の改善

高齢者や障がいのある方の移動手段としての福祉タクシーの運行は県内19市の中では本市だけの取り組みであります。この基本方針を外すことなく、シルキーバスや一般タクシーの代替交通機関となるよう、「利用資格」の緩和を行う。

- a) 年齢要件を満80歳から満75歳に引き下げる
- b) 運行範囲の拡大（他市町村区域）への条件付き運行の実施
- c) 乗合い運行の充実と予約システムの改善

④一般タクシーの機能充実

業界と協働で、タクシー機能充実（料金制度、定期券・年間パスポート制度導入等）として以下の項目を実施する。

- a) 自主返納者に対する10%割引制度を導入し、業界実施分と合わせて20%の割引とする
- b) 利用しやすい運賃制度の導入
 - ・月極め制度：1ヶ月間の利用料金を、月ごとに一括して支払う。乗車時に現金等の持ち合わせがなくても利用可能。また、1ヶ月当たりの上限額を定めることにより、支払い能力を超えた利用を防止するため、1ヶ月あたりの上限額を定めることも可とする。
 - ・パスポート制度：利用者と事業者の間で、移動範囲や利用頻度、利用期間などについて協議の上、一定額を支払うことで、乗り放題を可能とする。
 - ・定期券：「自宅⇄病院」など、利用者の希望により、あらかじめ定めた区間を繰り返し乗車する場合、一定の期間を区切って発行する。

⑤デマンド型乗合タクシーの導入

将来的な導入に向けて、実証実験を早期に行う。

⑥運転免許証返納者の心身のケア

運転をやめることで、生きる楽しみ・張り合いや刺激が減り身体機能や認知機能の低下も危惧されるため、返納者の健康維持への支援を行う。

■運転継続者への支援

(1) 県、警察との協働で道路の安全施設等の充実

県道、市道の維持管理の継続推進と道路標識等の視認性向上の課題を把握し、県や警察と連携した対応。

- a) 縁石・安全ポール・車止めなど歩行者保護に係る道路安全施設の拡充
- b) カラー舗装による歩道の明確化・ゾーン30導入によるスピード制限の拡充
- c) 横断歩道・交差点における歩行者安全確保

(2) 公的支援の拡充

今後も運転を継続する高齢者及び急速に拡大する団塊の世代への支援体制の充実と普及啓発。

- a) 高齢者安全講習などの教習内容拡充と自動車学校を利用した実地指導の推進
- b) ドライブレコーダー貸出しによる運転適正・運転特性による指導の充実と拡充
- c) 道路パトロールによる市道・県道の維持管理の拡充
- d) 運転支援機能を備えたサポートカー普及・自動ブレーキ導入への費用支援
- e) 身体的運転機能の衰えを補うためのトレーニング事業の創設

6 おわりに

政策提言に関わる2年間の調査・研究を通じて、地方都市の弱点ともいえるべき公共交通の不便さがあらわとなりました。

それは、運転免許証を自主返納した人が自由に移動できないことに大変苦勞していること、また、自主返納しない理由は公共交通の不便さにあるという現実です。

団塊の世代が後期高齢者となりはじめる2022（令和4）年を目前に控え、運転免許証を自主返納できない現状と、自主返納した方の移動の不便さの解消は喫緊の課題です。

そこで、「運転免許証の自主返納は、早急に解決できる問題ではない」との認識のもと、「自主返納者への支援」と、「運転継続者への支援」という2つの観点から、提言をいたしました。

まちなかを走るバスを見ると、乗車率の低さを感じます。同じ経費が掛かるのであれば、思い切った料金体系の見直しや運行路線の再検討ができるはずです。また、タクシー業界も、利用率の低さが課題です。官民連携のさらなる深化によって公共交通の充実を図り、運転免許証を自主返納しても日常生活において困らない環境の実現に向けた取り組みが急務です。

行政におかれましては、市民の強い希望であり、本市の発展の要ともなる公共交通の充実に向けた抜本的な改革の実施に一日でも早く着手し、高齢者の移動手段の確保と、高齢者が関係する痛ましい交通事故が減少することにより、誰もが住みやすく、より一層、安全で安心な岡谷市の実現を強く求めます。

結びに、提言にあたり、勉強会や意見交換会の開催をはじめ、視察や資料収集などにおいて、多くの方々のご理解とご協力をいただきました。ここに、関係者すべての方に、心より感謝を申し上げます。

岡谷市議会 社会委員会

委員長 小松 壮

副委員長 浜 幸平

委員 大塚 秀樹

〃 吉田 浩

〃 早出 すみ子

〃 藤森 博文