

高齢社会における交通問題の課題

鈴木春男*

高齢者の交通事故による死者数の激増と、国際的に見ても異常に高いわが国の高齢者の死者構成率の現状は、その問題を新たな視点で検討する必要性を生み出している。人間的要因を重視した近年の視点は確かに有効だが、そこには高齢者を移動制約者・交通弱者と見なし、受け身の存在として考える姿勢がある。いま必要なのは高齢者の生活構造に視点をあて、高齢者の目線で交通問題を検討することである。そのことはかれらの自立を促すことにもなる。

Transportation Issues in an Ageing Society

Haruo SUZUKI*

Road fatalities among the elderly are rising sharply and the ratio of elderly road fatalities against fatalities by other age groups is extremely high in Japan when viewed globally. This has given birth to the need to study the problems from a new perspective. There has certainly been some success in recent views which looked at the human factor but there was also a tendency to regard the elderly as living a passive existence and as frail passengers and restricted in mobility. The essential thing now is to look at how the elderly live and to examine transport problems through their eyes. This is the key to extending their independence.

1. 高齢者事故の現状

近年、わが国における人口の高齢化現象は極めて急速に進んでいる。昭和10年（1935年）の平均寿命が男性で46.92歳、女性で49.63歳だったことを考えると、60年弱の間に男性の平均寿命は30年も伸び、女性のそれは33年も伸びたことになる。21世紀初頭には本格的な高齢社会が到来することが確実視されている。

このような人口の高齢化のなかで、高齢者人口が増える以上に高齢者の交通事故が増大しており、深刻な状況になっている。Fig.1にも示されているよう

に、高齢者（65歳以上）の交通事故死者数は大幅な増加傾向にあり、遂に平成5年（1993年）はこれまで死者の数が一番多かった16～24歳の層よりも多くなるという史上初めての逆転現象が起きたくらいのものである。高齢者のなかでも特に後期高齢者（75歳以上）の死亡者が多くなっていることもよく知られている。

さらに、そうした高齢者の交通事故死者数の内訳を見てみると、Fig.2 に示されているように、事故内容は歩行中および自転車乗用中の事故による死者数が依然として大半を占めているものの、自動車乗車中（同乗中も含む）の事故による死者数が急増するなどの変化も見え始めている。例えば、昭和63年（1988年）から平成5年（1993年）までの5年間に、歩行中では1.11倍、自転車乗用中では1.14倍、二輪車（原付含む）乗車中では1.39倍の増加であるのに、

* 千葉大学文学部教授
Professor, Faculty of Letters
Chiba University
原稿受理 1994年11月1日

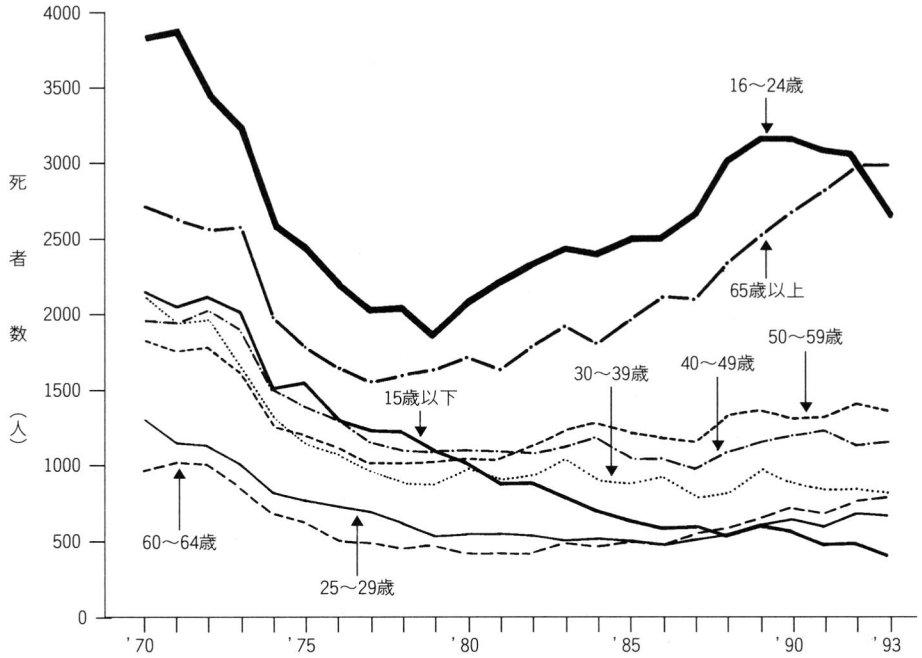
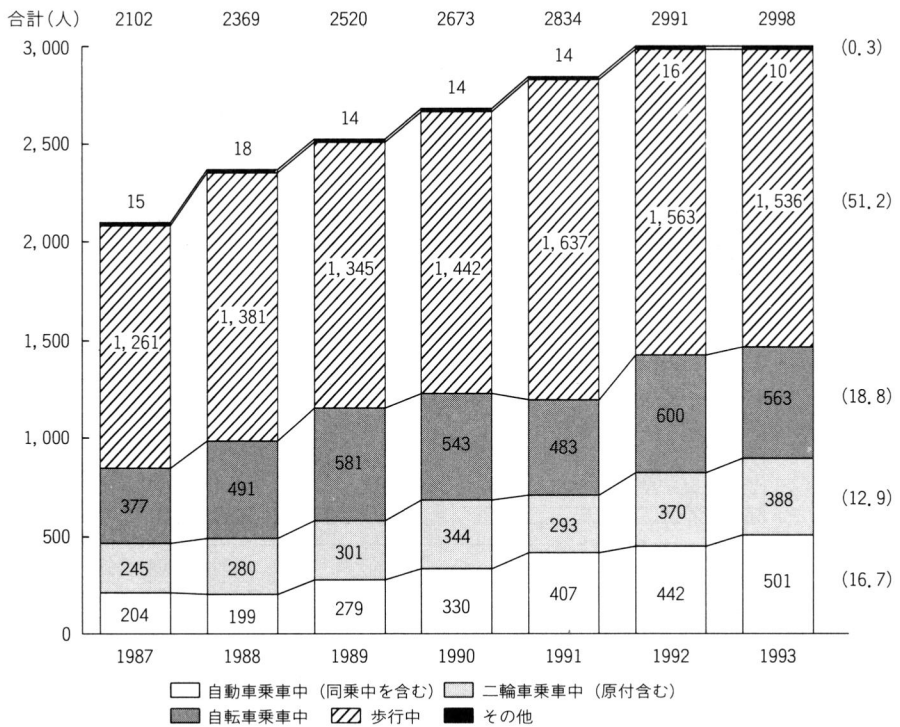


Fig.1 年齢層別死者数の推移 (1970~1993)



注) () 内は構成比 (%)。

出典) 警察庁資料による。

Fig.2 高齢者の状態別死者数の推移

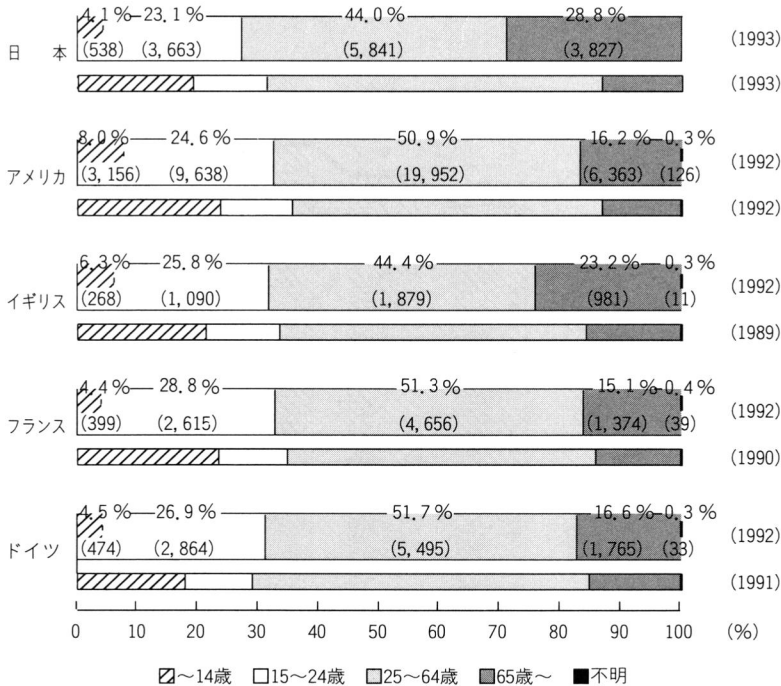
自動車乗車中では2.52倍の増加になっている。この場合も、高齢者で運転免許を保有している者の数が増大していることが原因として考えられるが、免許保有者増大の比率よりも事故増の比率の方がずっと高いことを考えると、事故増には別の要因も関与していることが予想される。

また、こうした高齢者の交通事故死者数の割合を欧米主要国のデータと比較してみると Fig.3 に示されたようになる。これは、交通事故死者の年齢層別構成率を人口構成率との比較で見たものであるが、各国とも人口構成率に対する死者構成率は、子ども(14歳以下、日本は15歳以下)で非常に低く、逆に若者(15歳から24歳、日本は16歳から24歳)および高齢者(65歳以上)では高くなっている。特に、日本では人口の高齢化が必ずしも欧米主要国ほど進んでいないにもかかわらず、高齢者の死者構成率が28.8%と欧米主要国よりも高いことが特徴として挙げられる。つまり、国内において高齢者事故が激増しているというだけでなく、それは国際的に見ても異常

に高いといわなければならない。

2. 事故要因をめぐる研究

こうした高齢者の交通事故増加に歯止めをかけ、さらにその減少を図るために、高齢者の交通事故増加の背景にあるものが何かを探り出すことが非常に重要な課題となっている。もちろんこれまでも、そうした観点に立った研究は実に数多く行われてきた。例えば、1983年12月発行のIATSS Review誌(Vol. 9, No.5)では、高齢化社会と交通問題の特集しており、そこでは高齢者の交通行動とそれを支える心身能力の、加齢による低下の問題(石橋富和「交通行動に関連しての高齢者の生活と心身能力」)、高齢者への交通安全教育のあり方(大森正昭「高齢者への交通安全教育」)、高齢ドライバーの運転の実態と事故の特性(小林實「高齢ドライバーの運転実態と事故特性」)、高齢者にとって住みやすくしかも安全な地域・道路の計画(吉田あこ「高齢化時代の道路と施設計画」)、高齢者の社会参加を目指して個人の



注1) 各国とも上段は死者数、下段は人口。
 2) 各国統計資料より作成。
 3) アメリカと日本は死者数、人口とも斜線は~15歳、白は16~24歳。
 4) ()内は死者数。
 5) 日本の死者数は30日以内死者数を使用している。
 出典) 『交通安全白書1994年版』より。

Fig.3 欧米主要国の年齢別交通事故死者

モビリティ、活動へのアクセシビリティを高めるための交通手段のあり方（太田勝敏「高齢者に対する交通政策の現状とアプローチ」、西ドイツの参加型交通安全教育の紹介（ヘルベルト・ヴァンケ、クリスチャン・ケルナー「西ドイツにおける高齢者のための交通安全」）など、大変有効な研究が発表紹介されている。

こうした研究に代表される初期の段階では、高齢者の心身機能の低下など身体的機能の特性から論じたもの、高齢者事故の特性分析から高齢者の交通行動の特徴を明らかにし、そこから安全対策を検討しようとするもの、その成果を交通安全教育に生かすための戦略を検討したもの、高齢者の交通手段を安全のためにどう展開するかを政策面や設計面から検討したもの、高齢者の安全のための環境条件の整備をめぐる検討等々、実に多方面から科学的な検討が加えられている。

しかし、そうした数多い研究にもかかわらず高齢者の交通事故による死者数の増加傾向は一向に治まる気配を見せてこない。これは、そうした基礎的な研究に基づいた対策が遅れていることにも原因が見出せるが、それと同時に高齢者の事故の原因を新たな視点で探ることの必要性をも示唆するものである。そうした視点の一つとして、高齢者のもつ人間的な特性、とりわけ心理的特性や行動的特性、さらに社会的特性、そしてそれらが統合した形で示される運轉的特性といった人間科学的な要因を重視した研究が最近行われ始めている。

国際交通安全学会の研究プロジェクトから見ても、1982年の「高齢化社会における自動車交通のあり方」、1985年の「高齢ドライバーの交通環境に関する調査研究」、1988年の「高齢歩行者等の事故防止に関する調査研究」、1990年の「高齢者事故並びに高校生の自転車通学問題に関する研究」、「高齢ドライバーの人的事故要因に関する調査研究」、1992年の「高齢者と混合交通」、1993年の「高齢者のモビリティと安全に関する調査研究」等がスタートしていることが注目される。これらの研究のほとんどは、高齢者の意識や行動、生活実態に注目し、それをアンケート調査やデプス・インタビューを使ったケーススタディーの手法を用いて分析しようとしている。

3. 新たな視点の必要性

ところで、高齢者の交通事故増大の原因をこのような人間科学的なアプローチで探ることの有効性は

高く、事故対策をめぐって人的要因を重視すべきことは筆者（鈴木春男「高齢ドライバーの人的事故要因」『予防時報』174号、1993年。鈴木春男「高齢ドライバーの意識と行動」『人と車』第30巻第6号、1994年等）も含めて最近強く主張されているところである。ただ、ここで注意しなければならないことは、そうした研究の多くが事故削減効果をあまりに強く意識するために、高齢者を弱者として扱い、弱者対策として高齢者の人的側面を重視し過ぎているのではないかという点である。事故を人的要因から探る場合も、情報の収集、認知、判断、行動といった心理学的なアプローチはもちろん重要であり、高齢者がどの段階で問題点を含むのかといった研究を基にした事故対策の重要性は大いに認めるところであるが、それだけでは何かが欠けているような気がしてならない。

国際交通安全学会では、今年度の研究プロジェクトの一つとして「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」をスタートし、筆者がプロジェクトリーダーを務めている。生活構造といった概念を提起したのも、これまでの高齢者事故をめぐる研究が当然のことながら、まず第一に交通ありきであり、安全のために何が必要かがあまりに意識され過ぎているのではないかという反省からである。まず第一に高齢者ありきの発想、つまり高齢者はどんな生活をしているのかを明らかにし、それを基礎にして交通なり移動なりを考えていく必要があると感じたのである。高齢者を最初から移動制約者・交通弱者としてとらえるのではなく、かれらのもつ積極的な生活特性を重視し、そこから交通問題・安全問題を考える必要があろう。

このように、高齢者の交通問題をかれらの生活そのものから見ていく必要があると思ったのは、事故を起こした高齢ドライバーと事故原因をめぐってデプス・インタビューを行った際に、直接的な事故原因とは別にかれらの日常的な生活や、その日の生活上の出来事が遠因として事故と深くかかわっていると感じたことによる。またそうしたインタビューを通じて、事故を起こした高齢ドライバーが年齢を感じさせないほど大変元気で、それまでもっていた生理的機能も低下した高齢ドライバーというイメージにほど遠かった点にもよる。もちろん生理的機能に多少問題点をもつドライバーもいることは事実であるが、かれらが運轉していることとかれらの元気さとは深くかかわっているのではないかと感じたので

ある。すなわち、元気な高齢者が運転をしているということもあろうが、むしろ車を運転し社会参加していることが、かれらを元気にしているのではないか。つまり近所の人を病院に連れて行ってあげたり、家族の送り迎えを引き受けたり、友人を車で訪問したり、絵の仲間と好きな写生のためにドライブを楽しんだり、といったことがかれらの生活にはりを与え、元気を保つ原因になっていると感じたのである。

もちろんこうした、生活という観点から高齢者の交通問題に切り込んでいくといった視点がこれまでまったく無かったのかといえば、それは否である。本号にも執筆されている岡並木氏を中心に武蔵野市市民交通システム検討委員会が行った、観察調査やグループインタビューといった質的調査に基づき高齢者の無意識な交通行動や交通をめぐる本音を探り、そこから市の交通システムを検討した研究(同委員会「武蔵野市市民交通システム検討委員会報告書」平成4年8月)は代表的なものであろう。

4. 生活構造からのアプローチ

先に述べた、今年度のプロジェクトでは、敢えて交通と切り離し、高齢者の生活構造そのものを見るという観点で研究活動を進めている。人が老いるということはいかなることなのか、老い方にはさまざまなパターンのあること、また、高齢者の生活構造を見る視点について、その切り口や具体的な研究例をめぐる議論がなされた。これらの中から、生活構造を中心に高齢者の交通問題を考えていくということがどういうことなのかを明らかにしてみたい。

生活構造という概念はいうまでもなく非常に広い概念であり、また研究者によってその定義もまちま

ちである。したがって、そのすべてを論ずることはできないが、ここでは岡村清子氏から提示された生活構造という概念に含まれる内容を基に、最終的には交通問題とかかわる可能性のある領域について例示的に挙げてみたい。

- (1)生活領域に関するもの
 - ①世帯のSES (Socio Economic Status; 社会経済的地位) に関するもの
 - 就労状況や職業生活(従業上の地位、企業規模、職種、賃金または生涯賃金の反映である年金や退職金等)
 - 資産(住宅の所有状況と広さ、預貯金等)
 - ②家族生活に関するもの
 - 家族規模と家族構成
 - 家族の役割分担、勢力構造、情緒構造等
 - 家族機能(家計構造、衣食住の生活、娯楽、養護、介護、看護等)
 - ③地域生活に関するもの
 - 諸集団への参加、買物圏、医療圏、交遊圏、文化圏等
- (2)生活行動の主体と生活目標に関するもの
 - ①個人レベルに関するもの
 - 生理的ニーズ、安全ニーズ、所属・愛情のニーズ、自尊のニーズ、自己実現のニーズ等
 - ②集団レベルに関するもの
 - 家族単位、職場単位、自発的集団単位での目標等
- (3)生活時間に関するもの
 - ①一次活動(生理的必要時間)に関するもの
 - 睡眠、身のまわりの用事、食事等
 - ②二次活動(社会的必要時間)に関するもの
 - 通勤・通学、仕事、学業、家事、育児、買物等
 - ③三次活動(余暇時間)に関するもの
 - 移動(通勤・通学を除く)、テレビ・ラジオ・新聞・雑誌、休養・くつろぎ、学習活動(学業以外)、趣味・娯楽、スポーツ、社会奉仕、交際・つきあい、受診・診療、その他
- (4)生活空間に関するもの
 - ①第一次生活空間に関するもの
 - 家族
 - ②第二次生活空間に関するもの
 - 職場
 - ③第三次生活空間に関するもの
 - 地域
- (5)社会関係(人間関係)に関するもの
 - ①Informalな関係に関するもの

Table 1 高齢期の喪失と獲得

出来事	喪失するもの	獲得するもの
〈前期高齢期〉 親役割の終了 退職	生きがい・夫婦の 共通目標 勤労収入・生きがい・ 社会的役割・社会参加 の場など	祖父母の役割 年金
〈後期高齢期〉 病気・障害の 発生 配偶者や 友人との死別 施設入所	健康・身体的自立 親しい人との人間関係 既存の生活全般	他者からの援助 親しい人との 思い出 親しい生活

Table 2 高齢期のライフサイクルと発達課題

	第Ⅰ期（前期）	第Ⅱ期（中期）	第Ⅲ期（後期）
	両方が元気な時期	一方・両方病弱の時期	片方が欠けた時期
平均年齢	前期高齢期 夫 60～69歳頃 妻 57～66歳頃	中期高齢期 夫 70～77歳頃 妻 66～74歳頃	後期高齢期 夫 約77歳で死亡 妻 約74～83歳頃
生じる問題	心身の老化や収入の低下 空の巣症候群 定年後夫婦 子どもとの同居別居	病気や死に対する不安 介護問題の発生 公的サービスの利用 子どもとの同居別居	死別後人生 生きがいの喪失・個人と しての生き方・遺産相続 子どもとの同居別居

- ①家族・親族関係、隣人、友人（同窓、趣味、スポーツ、仕事等）
- ②Formalな関係に関するもの
師弟、同僚、上司と部下等
- (6)ライフスタイルや社会意識に関するもの
価値観、生きがい等

以上のように、生活構造という概念はその内容から見ても実に多岐にわたっているのであるが、そうした概念を使って高齢期の生活構造の特徴を考えると、一般的な特徴としては、①生活時間において、二次活動の減少と一次、三次活動の増加、とりわけ三次活動の休養・くつろぎ、受診・診療時間の増加、②生活圏の縮小化、③活動レベルの低下、つまり家事労働の負担感が増加し、余暇やスポーツの内容が変化し、全体的にはoutdoorからindoorへの変化、などの傾向が見られる。

ただ、人の老い方には個人差や性差、さらに社会

との関わり方によっていろいろなパターンがあり、例えば①本人の健康度、②家族形態や家族の健康度、③地域差、④就業状況の差、⑤社会参加や余暇活動の差などによって大きな影響を受ける。とくに⑤の影響は交通のあり方や社会参加をめぐる地域行政のあり方と深く関わる場所である。

いま一つ、生活構造という概念を使って高齢者の交通問題に切り込む重要な視点は、ライフサイクルステージという観点の導入である。とくに結婚による家族の発生から本人たちの死亡に至るファミリーサイクルとの関連で高齢期を特徴づけてみると、高齢期にはそこに特有のライフイベントが存在しており、それを通過するごとにいろいろなものを失い、また獲得するという。そうしたライフイベントを通過しているか否かで個人のライフスタイルにも大きな変化が生ずるはずであり、それは高齢者の交通との関わりあいにも大きな関係をもっているはずであ

Table 3 現在の生活費の収入源についての国際比較（昭和55年調査）

		公的年金	私的な年金	預貯金の引き出し	財産からの収入	就業収入	子どもなどの援助	生活保護	のべ回答％(人)
日	日本	64.6	8.4	11.4	15.6	41.0	29.8	1.7	178.4 (2,178)
	タイ	4.1	0.4	6.9	8.3	42.1	79.7	0.5	147.7 (1,477)
	アメリカ	82.1	27.1	22.0	45.1	27.3	2.4	3.3	217.6 (2,176)
	イギリス	87.7	35.5	15.2	13.1	11.6	1.7	13.6	184.9 (1,936)
	フランス	74.9	49.3	6.9	11.9	5.1	3.3	4.3	161.0 (1,604)
本	女計	65.0	6.7	10.8	14.0	27.1	41.1	2.2	174.4 (1,095)
	60～64	48.1	6.5	15.0	13.6	46.7	33.6	2.3	175.2 (375)
	65～69	76.4	8.0	6.3	16.7	25.9	33.3	1.7	173.6 (302)
	70～74	77.2	5.5	11.8	11.0	13.4	48.0	3.1	176.4 (224)
	75～79	66.2	8.5	14.1	15.5	8.5	59.2	2.8	184.5 (131)
	80歳～	64.3	2.4	—	11.9	4.8	59.5	—	150.0 (63)
本	男計	64.2	10.3	12.0	17.2	55.8	17.9	1.2	182.6 (1,083)
	60～64	49.8	8.2	10.0	15.2	71.9	8.2	—	167.5 (387)
	65～69	76.8	12.2	11.6	18.9	59.1	14.6	0.6	198.8 (326)
	70～74	71.6	13.8	14.7	17.4	41.3	26.6	3.7	190.8 (208)
	75～79	64.1	6.3	15.6	17.2	26.6	35.9	3.1	175.0 (112)
	80歳～	84.0	12.0	12.0	24.0	24.0	44.0	—	200.0 (50)

Table 4 あなたの人生でいちばん幸せに感じたのは、いつ頃のことでしたか（回答一つ）

（％）

	日 本	タ イ	アメリカ	イギリス	フランス
子ども時代	1.4	9.1	2.0	1.2	2.9
青年時代 (結婚前または25歳ぐらいまで)	6.1	31.2	26.8	6.6	23.8
結婚後子育て終了まで (26歳ぐらいから45歳ぐらいまで)	18.7	20.2	31.6	60.3	36.9
子育てが終わる頃から老年期まで (46歳ぐらいから59歳ぐらいまで)	23.9	11.2	10.5	9.1	8.9
老年期 (60歳以上)	25.9	16.6	10.6	8.7	8.7
N A	24.0	11.7	18.5	14.1	18.7

Table 5 「高齢者の交通安全総合対策」に基づく諸施策

<p>今後の高齢者の交通安全対策の推進について(概要) 〔平成4年9月10日〕 〔高齢者交通安全対策推進会議決定〕</p> <p>高齢者の交通安全対策の充実・強化は重要な課題の一つであり、国の関係行政機関及び地方公共団体並びに係民間団体においては、相互の緊密な連携の下に、「高齢者の交通安全総合対策」（昭和63年9月交通対策本部決定）に基づく諸施策について、今後、以下のとおり推進していくものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 高齢者交通安全意識の醸成及び高齢者保護活動の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・広報・啓発活動の一層の推進 ・若者の自動車運転者等に対し高齢者に思いやりを持った運転を行うよう指導を強化 2) 高齢者に対する交通安全教育等の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・参加型・実践型教育の積極的推進 ・高齢運転者に対する交通安全教育の一層の充実・強化 ・高齢歩行者の夜間事故防止のため、高齢者に対し反射材の普及を一層推進 3) 道路交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が安全かつ快適に移動できる街づくりの推進 4) 高齢者にとって安全な車両の開発及び普及 5) 公共交通機関の利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が利用しやすいバスの導入、駅の改善等 6) 高齢者の交通安全確保に関する調査研究 7) 高齢者の交通安全対策の推進体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・官民一体となった体制の強化、草の根的活動の推進
--

出典) 『交通安全白書1993年度版』より。

る。前頁Table 1およびTable 2は、高齢者の交通事故の実態を見ると、前期高齢者（65～74歳）と後期高齢者（75歳～）の間に大きな差があることを理解させるものとして注目したいし、また老人夫婦の一方または両方が病弱の時期という中期高齢者の概念の提示も交通問題と深く関わるところがあるよう

に思われる。

5. 生活構造的視点の交通への応用と今後の展望

以上、生活構造という概念および視点を導入することの意味について述べてきたのであるが、そうした基礎的な研究の上に、生活構造という切り口で高齢者の交通問題を分析することが最終的には求められる。今後の研究課題として、例えば生活構造の違いによって、プライベートな交通手段を求めるのかあるいはパブリックな交通手段を求めるのかの違いが生ずるのではないかという問題は大変興味のもたれるところである。

いずれにしても、高齢者は自分がいま置かれている生活を前提にし、そこから交通と深く関わっているわけであり、そうした生活構造的視点を導入することによって高齢者の交通行動はよりよく理解されるはずである。また、いま一つ重要なことはそうした生活構造的視点を導入することは、高齢者を中心に高齢者の視点から交通問題を考えていくことでもある点に注目して欲しい。既に述べたように、これまでの高齢者交通問題への視点は、かれらを最初から移動制約者、交通弱者として扱ってきたきらいがある。

少し古いデータであるが、昭和55年に行われた総理府老人対策室の「老人の生活と意識に関する国際比較調査」によると、前頁Table 3に示されたように、日本の高齢者は公的年金を自らの就業収入で補っている傾向が強く、したがって就業率も諸外国に比べて高く、経済的にも自立している傾向が強い。さらに、Table 4に示されているように、現在の老

年期を幸せだと感じている比率も高い。すなわち、全体的には日本の高齢者は決して弱者としての側面を強くもつものではないように思われる。すなわち、高齢者は本当は自立しているのに、こと交通問題になるとかれらは弱者として扱われ、そのことが高齢者の甘えと安全への受動的な態度を結果しているのではないかという気がする。つまり、交通の領域に関する限り、社会が受け身の高齢者を取って作りあげているのではないかと思うのである。

これからの高齢者の交通問題を考えていくには、高齢者の自立をうながし、物言わぬ高齢者から物言う高齢者、積極的な高齢者に変質を迫るような視点が是非とも必要である。高齢者の目線で現在の交通社会を考えたとき、そこには改善されるべき点の実に数多く存在しているはずである。それは他の年齢層には気づき難いものであり、高齢者にしか見えないものも多いはずである。しかし、かれらはそれを提案することをしないし、そうした機会やルートも残念ながら用意されていない。高齢者の目から見た

改善提案が積極的になされ、それが施策に反映されていくならば、かれらの自発的な安全意識も高まり、交通事故の件数や死傷者の数は際立って減少することが期待されるのである。

以上、生活構造を中心に高齢者の交通安全を考えていくことの重要さが強く認識される場所であるが、残念ながら高齢者の交通安全対策にはこの視点は盛り込まれていないように思われる。Table5は、『交通安全白書1993年版』に示された高齢者の交通安全をめぐる総合対策に基づく諸施策の内容であるが、そこには高齢者の自立をうながすという戦略よりもやはり弱者対策といった傾向がにじみ出ている。

高齢者の生活構造という視点、かれらの目で交通社会を考えるという視点での基礎研究がまだ十分行われていない現状では、そうした施策が打ち出されていることは仕方がないことではあるが、今後生活を中心とした視点での研究が深く行われるなかで、一日も早く対策への具体的な戦略が提案されるべきであろう。