

「日本の超高齢社会と交通」 特集にあたって

横山利夫*

1. はじめに

日本の高齢化率は2005年に20%を超え世界一となった。日本の総人口は減少に転じ2010年10月1日時点で、前年同比で約13万人の減少となる一方、65歳以上の高齢者人口は約55万人増加し高齢化率は23%となった。日本は、およそ4人に1人が65歳以上で、10人に1人が75歳以上の高齢化社会を迎えている。国立社会保障・人口問題研究所が2006年に公表した「日本の将来推計人口」では、高齢化率は上昇を続け2023年には30%を超え、将来的には40%以上に達すると推計している。5人に2人が65歳以上の高齢者となる超高齢化社会が到来する。

財自動車検査登録情報協会が2010年に発表した「都道府県別の自家用車の世帯当りの普及台数」によれば、1位福井県1.75台、2位富山県1.72台であり、ここ数年、上位の順位に変動はない。過度に依存する地方が上位を占める一方、下位は、東京都0.49台、大阪府0.68台に続き、神奈川県、京都府、兵庫県といった公共交通が充実する大都市を有する都道府県であった。今後、自動車を自ら運転するのが難しくなった人が増えたとき、自動車を頼らなくても自由に移動できる地域とそうでない地域とでは移動に大きな格差が生じることを意味する。

超高齢化の進展に伴い、65歳以上のドライバー人口も急速に増加している。65歳以上の免許保有者数は、2008年、約1,200万人に対して2020年、約1,800万人、2030年には2,000万人を超える見込みである。高齢ドライバーが増加すれば、相対的に高齢ドライバーによる交通違反・事故の確率も高くなることが推定され、今後、高齢者の交通事故の社会問題が顕在

化するのを避けられない状況である。

2. 都市の拡大・拡散と自動車

2030年代の高齢者は、日本の高度成長期やバブル期に住宅を取得した人たちである。高度成長期においては、都市部への人口集中に伴い郊外の住宅地の開発が進み、バイパス整備が沿道開発を誘発させた。さらに地価高騰を受け行政機関、総合病院、教育機関等も郊外へ移転した。このような都市の拡大・拡散は、モータリゼーションの進展も後押ししている。自動車の普及により郊外の広い家に住むことが可能になり、事業所などは、立地場所の選択肢も広がった。特に、地方においては、一家に2～3台ある家庭もめずらしくなく、自動車は移動に欠かせない乗り物となっている。

モビリティを利用した移動距離をみると、自動車は他のモビリティに比べ圧倒的に広いレンジをカバーしている。自動車は、ドアtoドアでいつでも自由に長い距離も短い距離も快適に移動できる利便性の高い移動手段である。だからこそ、これだけ普及し、交通手段として重要な役割を果たしてきた。だが、一方で公共交通が衰退し、自動車を自ら運転することが難しくなった高齢者や体の不自由な方々にはたいへん不便な地域が生じている。自動車を使える人と使えない人との「移動の自由」に格差が生じてきてしまった。

まず、坂井氏にこれらの課題に対し、都市構造や都市機能の配置のあり方の解決策を探る国や地方公共団体の最近の都市政策の動きについてコンパクトシティの観点から報告いただく。今後の日本の都市政策は、人口減少、超高齢社会、都市の拡散といった課題の他に地球環境問題や国・地方公共団体の厳しい財政制約等の諸課題に対応するとともに、生活・都市サービスの提供および、高齢者の移動手段の確保や社会参加への誘導を促進させる方向で展開され

* 株式会社本田技術研究所未来交通システム研究室室長・上席研究員
Senior Chief Engineer, General Manager,
Future Transportation System Research Labo.,
Honda R&D Co.,Ltd.

ている。先進的な取り組み事例として4都市の事例も紹介していただいた。

3. 安心・安全社会に向けて

すでに社会問題になりつつある高齢者の交通事故についても考えていかななくてはならない。現在の高齢ドライバーの交通違反特性を分析すると、運転時の認知、判断、操作の各領域において高齢者特有の問題が存在している。

ここでは、高齢者を取り巻く交通事故の現状分析とその課題また、高齢者の心理的背景を明らかにし、交通事故低減に向けた取り組みについて紹介する。

まず、高齢者を取り巻く現状について木幡氏に報告いただく。交通事故分析、そして、現在の高齢ドライバー対策と日本の交通事故の大きな特徴である歩行中の事故についての対策事例を紹介していただいた。

次に高齢ドライバーの諸問題について鈴木氏と佐藤氏に論説していただいた。鈴木氏には、交通安全施策を考えるにあたり、交通社会学の観点から、高齢者一人ひとりの意識・行動・生活実態といった人間の特性に基づいた、高齢者の参加型教育の具体例についてご提案いただいた。佐藤氏には、認知心理学・老年行動学の観点から、現在行われている高齢者講習予備検査(認知機能検査)をはじめとする加齢と認知機能について説明していただき、心身機能が低下しているはずの高齢者が、実際の生活場面では予想外の順応性の良さを示す現象等、興味深い知見を紹介していただいた。また、高齢ドライバーの心理的背景および高齢者に優しい環境づくりについて提案をいただいた。

高齢者の社会参加を促すことは生活能力や心身機能の維持増進に関係するという報告がある。さらに、友人らとの交流が多い人は少ない人に比べ介護が必要な状態になりにくいという統計結果もある。自動車は、高齢者にとって家に閉じこもらず、社会に参加し、充実した生活を送るための道具でもある。特に公共交通機関の不十分な地方では、自動車なしには生活が成り立たない状況である。自動車を重要な交通手段の一つとして位置づけ検討されているのが古川氏と土井氏である。古川氏の報告は、1万人の高齢ドライバーの声を背景に新たな自動車の開発を求めていくものであり、土井氏は、生活の質(QOL)

の観点から、体力低下を補える安全で自由度の高い近距離移動の新たなモビリティとその普及のための道路空間や社会インフラの整備等の交通・まちづくりについて検討されている。

最後に、国内の自動車・二輪車メーカー11社が会員となる(社)日本自動車工業会もまた、重点課題の一つとして高齢者対策に取り組んでいる。ドライバーへの適切な交通安全教育プログラムと運転時のミスをクルマの技術進でサポートする「人」と「クルマ」の両面から対策を進めている。

クルマで移動して所用をすませ、運転を楽しむことが高齢者の自立性を高め、生活を豊かなものにするという考えのもと、社会学、交通心理学、脳科学等、多角的に検討し開発した高齢ドライバーに対する安全運転教育プログラムについて、中西氏に紹介していただく。上地氏には、高齢者事故において、顕著となる運転時の認知・判断・操作のミスを、予防安全技術等による自動車側の対策事例を中心に紹介していただいた。

4. 日本の超高齢化社会の到来に向けて

本特集号において、日本の超高齢化社会到来における諸課題と高齢者の「自由移動」の確保と交通事故低減に向けた、さまざまな立場からの取り組みや提案を紹介した。

単身高齢者世帯の増加により、近年、高齢単身者の孤独死のニュースを聞くにつれ、家族や友人とのつながりの大切さを実感する。情報通信技術の進化によってさまざまなコミュニケーションツールが提案されているが、人と人が直接触れ合うことが一番大切ではないかと思う。この意味で交通社会が果たす役割はますます重要となり、高齢者にも生活しやすいまちづくりや安心・安全に移動できる移動手段の提供。さらに、仲間づくりを意識した参加型の安全教育のあり方などが今後の重要課題となってくる。

これらの課題解決に向け、官学産の知恵を結集しこれから迎える超高齢化社会に立ち向かい、私たち日本人が取り組み成功した事例を同じ課題を持つ世界の国々へ提案していけたらと思う。

人々が安心・安全に生き生きと自由に移動できるための交通システムのあり方について、本号が検討の一助になれば幸いである。