

○ 建設省北陸地方建設局
建設省富山工事事務所
林都井科学研究所

岡本 博
苗村 正三
中平 明憲

1. はじめに 昭和75年の富山市は、人口高齢化が急速に進行し、65才以上人口比が16.6%に達し、欧米の水準をも超越す本格的な高齢化社会の到来となることが予想される(図-1)。本報は、高齢化社会の到来を交通の側面から推察し、高齢化社会に備えた道路整備の必要性と、その整備水準について、若干の考察を行ったものである。

2. 高齢化社会における交通の展望

(1) 免許保有率、自動車運転者の変化 高齢化社会において

では、人口、就業者の高齢化とともに免許保有者や自動車運転者が高齢化すると考えられるので、昭和50年と昭和75年のデータから、これらの将来予測を行った。

まず、昭和75年の年齢別普通免許保有率を見ると図-2に示すように昭和55年に比べ、高年齢側へ大きく移行することになる。15才以上人口に対する普通免許保有率は、現在の42.1%から昭和75年には64.1%へと上昇する。とくに、65才以上の普通免許保有率は4.9%から27.9%へと急上昇し、普通免許保有者に占める65才以上の割合も1.5%から8.5%へと急拡大することになる。

次に、富山市の免許保有者の自動車運転率をもとに年齢別自動車運転者数を推定すると図-3のようになり、昭和75年には10万人をこえ昭和55年の1.75倍と、総人口の伸び1.17倍を大きく上回って増大することがうかがえる。とりわけ65才以上の自動車運転率は10倍を超える伸びを見せ、7千人近くとなり、運転者全体に占める割合も1.1%から6.6%にまで拡大することになる。

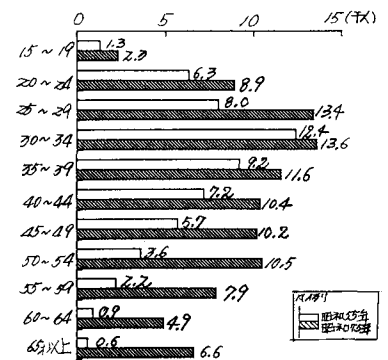
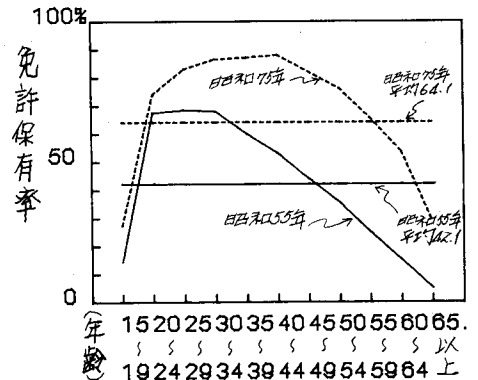
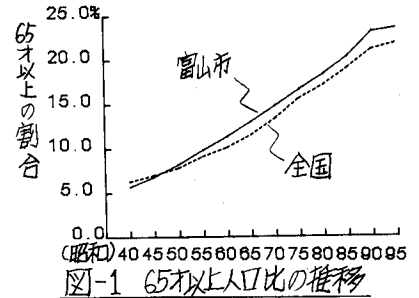
このように、高齢化社会の到来をモビリティの側面からみると、現在、交通弱者的立場におかれている高齢化社会を含め、大多数の人が普通免許を有することによって、自由で自立的な質の高い移動サービスを楽しむ状態となる。そのため、高齢化社会におけるモビリティは質的に大きく変化することが予想される。

(2) 交通量と交通手段別分担率

すでにみた、アンケート結果からもわかるように、現在高齢者の自動車分担率は少ないが、高齢者の免許保有率の高まりを考えると、今後、高齢者の自動車分担率はかなり高くなることが予想される。

また、免許保有者は、非保有者に比べ1人当たりトリップ発生原単位が高く(図-4)、より活動的であり、高水準のモビリティが享受可能であるといえる。

そこで、今までみてきた免許保有者の高齢化を条件に入れ、全目的のトリップ発生量と交通手段別分担率を互



年齢別に推計すると、図-4のようになる。

まず、トリップ発生量をみると昭和75年には、942千人トリップ/日。昭和55年に比べ、1.23倍、総人口の伸びをやや上回ることが予想される。とくに、65才以上トリップ発生量は2.32倍と、社会参加に伴う高齢者トリップの増大が著しく現われている。5才以上の人口1人当たりトリップ発生原単位も、免許保有者の増大により、2.69トリップ/人/日から2.79トリップ/人/日へと上昇し、65才以上では、1.84トリップ/人/日から2.12トリップ/人/日と、高齢者については、トリップ発生量とともに原単位でも大幅に増加することがわかる。

次に、交通手段別分担率についてみると、各年齢層とも自動車分担率の増大が顕著となる。65才以上の高齢者についてみても、昭和55年の39.5%から昭和75年には51.1%へと自動車への依存傾向が強まることを示している。

このように、高齢化社会は、モータリゼーションが層進行し、移動の過半数が車に依存するようになり、その中に占める高齢者のウエイトが大きくなることから、道路に求められるサービスも、交通量と高齢者のニーズに既応した高水準のものが要求されることになろう。

3. 道路に対するニーズの変化

① 道路整備に対する意向 アンケート結果

からわかるように、自動車を運転する時については、「今より安全に運転できる道路」に対する要望が高年齢になるにつれて多くなり、あわせて「今より疲れないで運転できる道路」への要望も多くなる。従って高齢化社会には、今より安全で疲れない道路と、各種休憩施設が整備の重要なポイントとなろう。

② 高齢者の交通事故の危険性

高齢化社会における、道路交通の問題点の1つに高齢者の交通事故が上げられる。そこで富山県警の「交通事故白書」から、高齢者の事故危険性について分析してみた。

まず、自動車運転者の事故死傷者数をみると図-6に示すように、50代、60代の運転者は、20~40代に比べ、事故の危険性は高くなっている。また、外出者千人当たりの歩行中や自転車乗車中の死傷者は、60才以上では年齢平均の2倍の危険性があることがわかった。

従って、高齢化社会においては、高齢ドライバーや高齢歩行者の増大により交通事故が増大する恐れがあるから、高齢化社会の到来に備え、当面は安全を重視した道路整備を展開していく必要があろう。

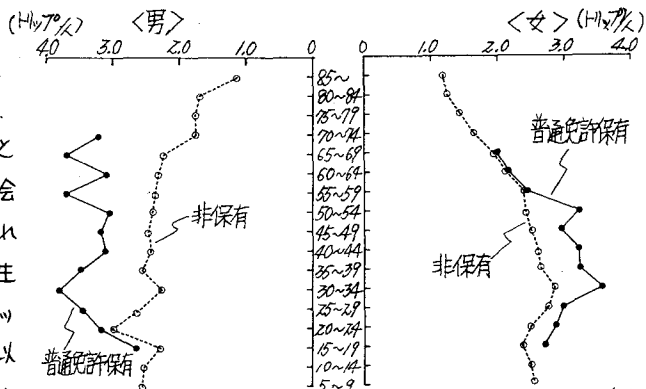


図-4 普通免許保有状況別 全目的トリップ発生原単位 (ハートランド調査) <75年>

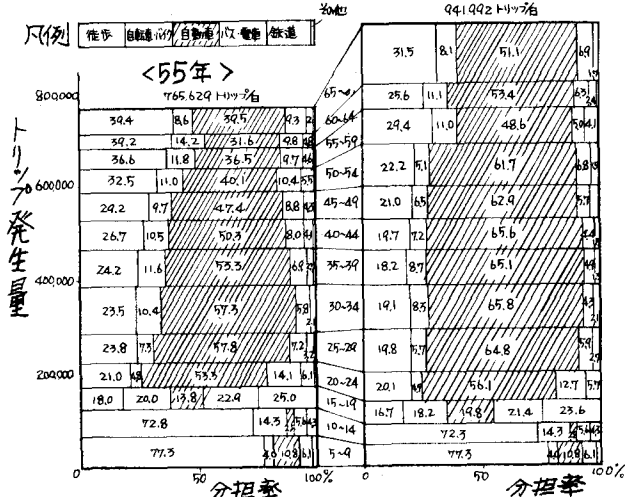


図-5 年齢別全目的トリップ発生量と分担率

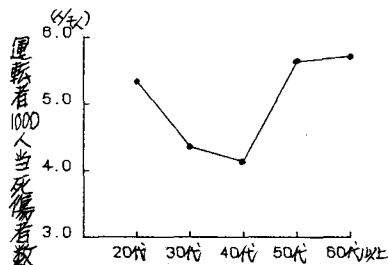


図-6 自動車運転者1000人当の運転中の死傷者数(55年)