

# 高齢者モビリティ確保の社会的なフレームワークの考察—運転から代替交通手段まで—

北川 博巳<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 兵庫県立福祉のまちづくり研究所主任研究員兼課長 (〒651-2181 神戸市西区曙町1070)

E-mail:kitagawa@assistech.hwc.or.jp

高齢運転者の交通事故増加と代替交通手段の確保、人口減少と高齢化の一層の進展による公共交通のあり方、住み慣れた地区で継続して暮らしたいというニーズなど、が今まで以上に問題が多様化している中、高齢者のモビリティ確保をすることは重要であり、その話題として、運転診断や運転支援技術開発と応用、公共交通機関の活用、まちづくりや他の行政部局との連携、ライドシェアやパーソナルビークルまで幅広い展開と期待がされている。一方で、高齢ドライバーは個人の運転能力、健康状態、居住形態、確保できる地域での移動手段の質など様々な条件が考えられ、考え方や代替手段のあり方も多様である。本稿ではこれまでの知見や実践を整理することによって、さらなる議論を作る土台とすることを目的とする。

**Key Words :** *community mobility, local transportation, older drivers, ride share*

## 1. はじめに

高齢社会の中で、わが国は人口の構造変化とともに社会構造も大きく変化する。今後なるであろう高齢社会の形は、高齢者人口が増加し生産年齢人口が減少するため、高齢者の占める割合が一層高くなり、地域の差も大きくなること、75歳以上高齢者の割合が高くなり、後期高齢者の割合がさらに増してゆくこと、平均余命が高くなり、高齢期が長くなって高齢者人口が減らないことが考えられ、認知症高齢者の増加や終の住処についても言われるようになっていく。

現在の高齢社会の政策として、高齢者の健康余命の延伸、孤立や孤独の解消と社会参加、介護予防や認知症予防、今いる場所で暮らし続けること、コンパクトなまちづくりなど様々な概念が打ち出されているが、これら政策の背景として、可能な限り長く元気で自分らしく暮らしてゆけるニーズに対応した社会環境づくりが重要である。健康を可能な限り維持して、元気でいつでも好きな所に外出をすることや高齢期になっても、体力や能力の低下する中で「運動」「栄養」「社会参加」を維持しながら、社会との接点として何らかの役割を持って活動を続けてゆくことが社会コストの削減という意味からも望ましい姿となる。

そのためにも高齢者モビリティを確保するというこ

とは重要であるが、多くの社会的な課題に直面している。

最近の話題として、高齢ドライバーの課題の対応としての運転診断や運転支援技術開発と応用、代替りの交通手段としての公共交通機関の活用、福祉のまちづくりや他の行政部局との連携、ビジネス要因としてのライドシェアやパーソナルビークルなど幅広い展開と期待がされている。一方で、高齢者が地域で暮らしてゆくためには、例えば高齢ドライバーの個人に着目すると個人の運転能力、健康状態、居住形態、確保できる地域での移動手段の質など一連の条件が考えられ重層的に課題を解消せねばならない。この研究ではこれまでの知見をいくつかの要因から整理することで、重層的な議論を作る土台とすることを目的とする。

## 2. 高齢ドライバーの課題の現状整理

高齢者モビリティの確保を論じる上で、自由な移動を確保できるであろう、自動車の運転は非常に重要なウェイトを占めるが、運転者である高齢ドライバーには社会的な課題がある。この何年も言われていることであるが、高齢ドライバーが関係する事故数は全国で増加し、多くの報道もされている。よって、免許返納を促すアプローチもあり、高齢ドライバーの免許返納数が増加するに至っている。地域の協力もあって最近では運転免許経歴証

明書を持参すれば商品の割引や路線バスの割引制度をサービスしている地方自治体もある。ただし、ドアツードア交通手段からの転換は今までのモビリティ水準を維持できているかという課題もあるし、運転からの移動手段の展開についてはあまり研究がなされていないように思われる。また、路線バスやタクシーに限定せざるを得ない代替りの交通手段についての課題が残っている。

反面、年齢による割合では死亡事故は少ないという統計、他国の統計ではあるが走行距離あたりの事故は高齢ドライバーは多いなどのことも言われ、必ずしも高齢ドライバーの事故が深刻な状況にはないという論調もあるし、やはり増える可能性が高いという論調もある。とくに、交通手段が充実していない地域に居住する高齢ドライバーは必ずしも免許を手放して良いのかという課題に直面している。よって低下した運転能力を引き続き維持できるような策も必要である。以前から高齢者マークのように交通の現場で高齢ドライバーと分かるような表示をすることで他者へ呼びかけるような仕組みは存在したが、近年ではセンサー技術の発展に伴って安全装置の開発も盛んになってきたため、運転補助装置の行政による補助も現実に行われるようになってきた。高齢ドライバーの挙動や安全対策の調査研究によって分かかってきたことを社会実装することは重要であり、そのためには運転の診断をすることで本人も車の運転に必要な認知・判断・操作面での操作が低下していることや重大なミスをするリスクの高いことを納得して取り入れるアプローチには運転の延伸という意味では効果が高くなる。

加えて将来的な期待の高い自動運転が普及すれば継続性はさらに維持できるが、高齢者の所得や近隣への買い物や医療へのアクセスを考えると、何百万円もかけて移動する手段で移動する気になるかという話は残っている。

### 3. パーソナルな代替交通手段の課題の現状整理

以前よりパーソナルビークル、パーソナルモビリティと言われる高齢者向けの小型乗り物が開発され、実用化されており、ハンドル型電動車椅子のような歩行支援型の移動機器は一般的に普及している。また、自転車・電動アシスト自転車や三輪車なども一種のパーソナルな移動手段といえよう。さらに、近年ではジャイロ機構のついた電動の小型乗り物も市場に出回るようになり、時に道路空間上でのコンフリクトを起こしていることが問題視されている。また、共通して運転の代替手段として捉えた時に、操作によるミスや安全の確認など個人に起因する事故リスクが存在する。

これらの乗り物は大別すると免許が必要で車道空間を走行するもの、免許を不要として自転車空間や歩行空間を走行するものに大別される。

車道を走行する乗り物として捉えると、周りの車両とのコンフリクトが考えられる。パーソナルビークルは原動機付き自転車並みの時速30km/hを意識した設計であるが車幅は拾いために、安全ではあるが周辺を走行する自動車との関係性が想定される。導入の社会実験では特別にレーンを作成したりなどの工夫もあるようなので、道路空間の再配分のような概念を要することになる。

つぎに、歩行空間を走行する乗り物と捉えた時には、歩行時のスピードとされる時速6km/hをどう考えるかの課題がある。海外ではいくつかのレベルに応じて速度設計をしている国もある。また、ハンドル型電動車椅子は当初三輪タイプのもものが市場に多く出回っていたが、転倒の危険性も高いことから四輪になり、車椅子という扱いの元で歩道走行が可能になった経緯がある。自転車についても高齢ドライバーの課題と同様に事故は必ずしも多くないが、リスクは伴うという考えに立つと、三輪型や四輪型の自転車は安定した乗り物であるが、とくに四輪型については軽車両との住み分けをどう考えるかなど道路交通法との兼ね合いも無視できない。また、現状の歩行空間のサイズとの整合性を考えると占有スペースが大きくなるので、歩行者とのコンフリクトについても課題は残る。最近のハンドル型電動車椅子の業者は販売時に運転操作のレクチャーをして、適さないようなら売らないということもしているようである。値段は高齢者個人でも入手しやすい価格帯になってはいるが、あくまでも個人対応の乗り物なので、安全運転の研修や断念のタイミングなど、システムとして構築しないと無秩序で規範のないものとなりうる可能性もあり、社会としての受け入れ態勢には今でも時間がかかるものと考えられる。

### 4. 公共交通の課題の現状整理

モビリティ確保の手段として事故のリスクを軽減し、現在最も利用しやすい移動手段が公共交通である。近年はドアツードアに近いデマンド運行をタクシーを活用したり、小型のバス車両、各種優有償運送など、地域公共交通会議や活性化協議会の好影響もあって、地域公共交通の維持や活性化を市町村と手がけている事例も数多く出てきた。その多くが生活支援のためのお出かけ交通手段をどのようにするか主眼となっている。実際、運転に変わる移動手段やクルマを利用できない高齢者にとっては公共交通に頼ることがあり、車に乗れなくなった後の移動手段としてバスやタクシーに期待することは多い。しかし地方のバスは利用者が減少し続け路線の維持が難しいし、タクシーも同様である。高齢ドライバーと真逆で公共交通利用者は年々減っているが、運転に代わる選択肢として、クルマ以外の代替手段は社会的に重要である。ただ、アンケートをしても高齢者の大半が公共交通

は必要だという回答に反し、実際に乗っている高齢者はわずかで、ほとんどの高齢者は自分のクルマや他者の同乗で目的地に行っている実態もある。

地域公共交通の実践で、コミュニティバスやデマンドタクシー、市民の自主運行手段について成功事例、活用事例、または失敗事例も経験してきた。実態調査をしても多く的高齢者は自分で運転するか、運転しない人は他者に送迎してもらうこと、単身生活の高齢者は路線バスや介護・福祉タクシーの利用が比較的多いこと、デマンドタクシーは80歳以上の利用者が多いこと、歩くことに不自由しない高齢者は活発に移動していること、外出頻度が少なくなるにつれて、歩行困難者が増加し、外出しない傾向となることなど分かってきた。外出頻度が減少すると社会との結びつきの関心が減少傾向に転じ、外出頻度の少ない人はボランティアに関心のある人が少ない現状にあることなども非常に大切である。当然家族との関係などの要因もこの要素では重要になってくる。

そのような背景の中、国土交通省で「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が開催され、地域交通の確保のための新たな指針が出たことはこの要因の重要性を物語っている。

更なる課題として人手不足の影響は避けられない。新たな地域交通手段を運行させようにも、この数年は運転手の確保が非常に困難になってきている。そのため、自動運転を活用した集合型の運行手段についても各地で実験がなされているようになってきている。さらに、ライドシェアについても、人々の空いている時間に移動支援が必要な人を送迎するのは人々の協同行動で社会の効率性を高めるソーシャルキャピタルの一種であるが、日本ではタクシー会社の反対と道路運送法が大きなネックのため、わずかな例しか運行されていない。ただし、情報手段を用いた新しい仕組みが今後社会に受け入れられてゆく中で、交通についても受け入れられる余地がある。

## 5. 地域開発・地域づくりの課題の現状整理

最後の要素として、高齢社会の中での地域の開発と地域づくりについても触れなければならない。平成24年施行の介護保険法改正で、国および地方公共団体の責務として、地域包括ケアシステムの推進を図る趣旨の条文が加わっている。このシステムは医療・介護の話と考えられがちだが、その構成要素は、「介護・リハビリテーション」「医療・看護」「保健・予防」「福祉・生活支援」「住まいと住まい方」となって、これらの要素はばらばらに提供されるのではなく、それぞれの役割に基づいて互いに関係、連携しながら在宅の生活を支えることであるという説明がされている。現在はサービス付き高

齢者向け住宅の制度や空き住戸の活用など様々な地域での活動を推奨する傾向にあり、地域包括ケアシステムとの連携が取られることになる。これらの施策は、高齢期を病院や介護施設で暮らすことではなく、高齢者が最期まで住まい続けることのできる地域づくりへの転換を意味しており、モビリティの確保は必要条件となるが、必要性が取り上げられていない。他方、地域交通は市町村が主体となって取り組まなければならないこと、各種の有償運送に見られるNPOの活用、移動困難者に配慮した地域公共交通の再編や連携、交通事故の予防や安全対策なども、このシステムで盛り込むことを提案してゆかねばならない。よって、地域包括ケアシステムとまちづくり、移動支援を考えると道路運送法の各種有償運送や介護保険の「訪問型サービスD」の活用などの制度を活用することは重要な局面である。

また、人口が減少してゆく中で高齢者自身がどのような生き方をしてゆくのかについても非常に重要である。後期高齢者が増えてゆく中で、高齢者の虚弱化や認知症者が増えてくることになる一方で、受け入れる施設や病院の数は限られてくる。可能な限り自宅で住み続けるためには移動手段を確保してしたい活動を維持できるようにするためには、地域での支援は必要不可欠なものとなる。他方、地域交通に転じると予算のない中でバスの減便や廃止は止まらない、デマンド運行については多くの予算を必要とする、ボランティアの運行は事故があった時を考えるとやりたくないなど地域での課題は山積している。その地で高齢者が地域で生活する目的は継続して住み続けることであり、そのために社会と繋がりながら、時に買い物などの経済活動を行うことで町の活性化の担い手にもなること、穏やかに暮らせることなどの本人が納得して暮らして行けるような根源的な話を理解して地域を作ってゆくこと、演出してゆくことは大切である。その実現のためには地域包括ケアシステムは大事な概念であるが、実現のためにはドア・ツー・ドアに近い形の交通手段や歩行時の安全確保、交通安全対策、高齢ドライバー問題の対応など多くの課題を抱えながら施策を打って行かねばならない。また、これらに対する予算の立て方や考え方も「交通に対して」、「福祉に対して」、「介護に対して」、「安全に対して」という画一的な分け方がより難しくなり、包括的・相互的に作用する考え方が重視されることになるが、一番の課題でもある。実際にこれらを包括的にできる行政システムを作り上げてゆくことが高齢社会を乗り切る鍵であるとも言える。

## 6. まとめ

本稿では、高齢者モビリティ確保の社会的なフレームワークの考察として、多面的な観点から高齢者モビリテ

ィについて考察してきた。構成する要素として、高齢ドライバー要素、パーソナルな代替交通手段要素、公共交通要素、地域づくりの要素という4つの要素から展開した。一人の人間に着目すれば、運転が難しくなった時、運転できなくなった時の備えの問題に始まり、その後の代替りの交通手段の問題としてのパーソナルか公共的かの分水嶺となる問題、地域づくりとして地域包括ケアは重要な概念であるが、移動・交通面では進んでいないことは高齢者政策と移動の問題の位置づけが不明確であることについても取り上げた。そろそろこれらをリンクさ

せて人口減少と高齢化が同時に進行しているわが国の高齢社会を支える社会像を示すことによって、虚弱や介護の先送りが実現できれば社会的に望ましい姿と言えるし、高齢者にとっても望ましい生き方の姿となりうる。

#### 参考文献

- 1) 北川博巳・秋山哲男：コミュニティモビリティ確保で考えるべき手段と選択ライドシェアの位置づけを含めて、土木計画学研究・講演集 Vol.55、2017  
(2017.4.27 受付)