提　言

超高齢社会の足を支える

一般社団法人　ＪＡ共済総合研究所

参与　赤塚　誠（あかつか　まこと）

はじめに

新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛要請で、重症化しやすいとされる高齢者はより徹底したステイホームを実践した方も多かったことだろう。コロナ禍は予断を許さない状況ではあるが、アフターコロナを見据えたとしても、高齢者の日常生活に外出手段がますます重要なものとなっていることに変わりはない。そのような中、本年６月に国土交通省から公表された令和２年度版交通政策白書（以下、白書）において、［テーマ章］として示された「世界に先駆けて超高齢社会の足を支える」は、高齢者の移動をサポートする先進事例を多数紹介するなど興味深い内容となっている。

高齢者の移動を取り巻く状況

（１）今後我が国において、人類史上まれにみるともいえる超高齢社会が進展することは論を俟たない。2065年における平均寿命は男性84.95歳、女性91.35歳と見込まれ、また、高齢化率（65歳以上人口割合）も38.4％に達し、約2.6人に１人が65歳以上、約3.9人に１人が75歳以上と予測されている。

（２）高齢者の生活環境に関する調査では、外出頻度について、「ほとんど毎日」が61.4％、これに「週に４～５日」も含めると77.7％が何らかの用事で外出しており、外出の目的は「近所のスーパーや商店での買い物」が80.7％と最も高く、続いて通院や趣味・余暇・社会活動等となっている。また、外出する際に利用する移動手段は、自分で運転する自動車が56.6％、男性では73.6％となっており、大都市を除けばこの数字はさらに高いものと考えられ、自家用車の利用が高齢者の日常生活における重要なツールになっていることがうかがえる。

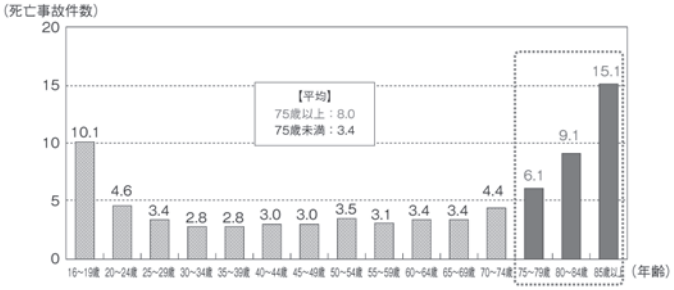
白書では、外出頻度で「ほとんど毎日」「週に４～５日」外出する人の７割以上が生きがいを「感じている」一方で、「週

に１日程度」しか外出をしない人では約半数、「月に２～３日以下」しか外出しない人では「感じている」が約４割にとどまっていることを示し、外出の頻度が生きがいの充足度合いに直結しているとしており、そのための移動手段の確保は大きな課題となろう。

（３）高齢者の移動手段として重要な位置づけとされる自家用車の利用であるが、近年、高齢者の運転による交通死亡事故が全国で多発しており、2019年４月に東京・池袋で高齢男性が運転する車が暴走し、母子が死亡する悲惨な事故が発生したことは記憶に新しいところである。実際に警察庁の資料（**図１**）でも、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の割合は1998年の8.7％から2018年の14.8％まで上昇し、免許人口10万人あたりの死亡事故件数でも平均で75歳未満が3.4件のところ、75歳以上は8.0件と突出している。

ただし、年代別で80～84歳9.1件と16～19歳10.1件の比較、70～74歳4.4件、75～79歳6.1件と20～24歳4.6件の比較で考えると、高齢運転者のみがすべて危険というものではないだろう。一般的に死亡事故の要因は、75歳未満は安全不確認がトップなのに対して、75歳以上はハンドル操作の誤りやブレーキの踏み間違いが多いとされている。75歳を目安とした運転能力の低下を前提に、段階的に個人差も考慮しながら運転の可否を判断していくことが肝要と思われる。

（図１）運転免許人口10万人あたりの死亡事故件数



（注）免許人口は、平成30年12月末の運転免許保有者数
（資料）警察庁「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」（平成31年３月）

（４）高齢者の運転免許の自主返納件数は、2018年には2009年の8.3倍に増加、自主返納比率では65歳以上で2.2％、85歳以上では11.3％まで増加しており、毎年、85歳以上の運転免許保持者の１割を超える人が自主返納を行っている状況とされる。ただし一方で、そのような水準について高齢者の自主返納が進まないと見ることもできる。これは特に都市部以外で自家用車の利用が高齢者の日常生活における重要なツールになっている中で、車の運転が出来なくなるということは、交通機関も含めて誰かの力に頼らないと移動が困難になることが要因であろう。

（５）高齢者の運転免許の自主返納を進めるうえで、その移動手段の受け皿となるのが地域公共交通である。ところが、人口減少の本格化等により地域公共交通の輸

送人員は大幅な下落傾向にある。全国のバス事業者の約７割が赤字といわれており、特に地方部の乗合バス事業は厳しい状況にある。また、低賃金・長時間労働などにより、運転手を志望する人が減り、人手不足が深刻化している。白書では、外出のための移動手段を利用する高齢者としての視点だけでなく、地域公共交通の担い手としての高齢化の進展の影響も触れており、自動車運送事業における就業構造や人手不足の実態は、地域社会における大きな課題となっていると思われる。

（６）移動手段がなくなった高齢者は必然的に外出を控えざるを得なくなり、肉体的にも精神的にも弱りやすくなる。閉じこもり傾向の高齢者は、その傾向のない高齢者に比べ、６年後の死亡率が1.85倍高くなるという調査結果もあり、移動手段の確保は高齢者の健康状態を左右する問題でもある。

以上のような状況に対して、政策、技術革新や地域の取組みによって高齢者の足を支えることが重要な課題となっている。

高齢者の足を支える交通政策と取組みの動向

【サポカーの普及】

高齢者の安全運転を支える対策として、限定条件付免許制度や道路環境整備と並んでその中心となるのは、安全運転サポート車（サポカー）普及の啓発・促進であろう（限定条件付免許制度は安全運転サポート車のみ運転できる高齢者向け制度であり、サポカーの側面支援ともいえる）。75歳以上運転者の死亡事故は、正面衝突・人対車両・追突など、ブレーキとアクセルの踏み間違いを原因とすることが相対的に多いとされている。衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置といった安全装置を搭載するサポカーは、当然機能に限界があるものではあるが、対策の切り札と言えるだろう。政府が自動ブレーキ（衝突被害軽減ブレーキ）の普及率目標として新車乗用車搭載率を2020年までに９割以上と設定する中、日本自動車工業会の資料では2017年の装着率で衝突被害軽減ブレーキ（低速度域含む）77.8％、ペダル踏み間違い時加速抑制装置65.2％となっている。どちらもここ数年装着率が大きく上昇しているが、官民をあげての取組みにより普及率目標の達成が望まれる。さらなる普及促進として、65歳以上の運転者を対象としたサポカー補助金の交付、また歩行者も検知して自動でブレーキを作動させる衝突被害軽減ブレーキの装着を2021年11月以降の国産新モデルから段階的に義務付けるなど、高齢運転者の事故減少に向けた対策として大いに期待される。

【近助タクシー】

地域における旅客運送サービスの確保・充

実に向けた取組みの具体的な事例の中で、福井県永平寺町の「近助タクシー」は特に興味深いものとなっている。

2019年11月からスタートした近助タクシーは、事前予約制で目的地は町内の主要な商業施設や病院などに決められているものの、送迎用福祉車両である７人乗りミニバンが自宅玄関先まで迎えに来てくれる。通常、路線バスに代わるコミュニティバスが住民の足となるわけだが、集落まで入って来てくれても結局停車するのは停留所になってしまう。足腰の弱った高齢者にすれば、停留所までの距離は特に買い物の荷物を抱えての帰路は大きな負担になるし、雨や雪、暑い日や寒い日に停留所で待つのも大変だろう。そのような高齢者にとって、自宅まで送迎してくれる近助タクシーの利便性は極めて高い（通常の送迎タクシーと比較して遥かに廉価であろうことも含めて）。単なる移動手段を超えて、高齢者同士のコミュニケーション機会の増加にも期待が持てるところだ。

さらに新型コロナウイルス感染拡大による外出・外食自粛への対応として、永平寺町は地域の飲食店が作ったお弁当などを自宅まで届ける「近助メシ」を始めたが、その配達に近助タクシーを活用している。残念ながら近助タクシーによるデリバリーは５月末で終了しているが、移動手段の複合的活用として面白い試みであったと思う。

【自動運転サービス】

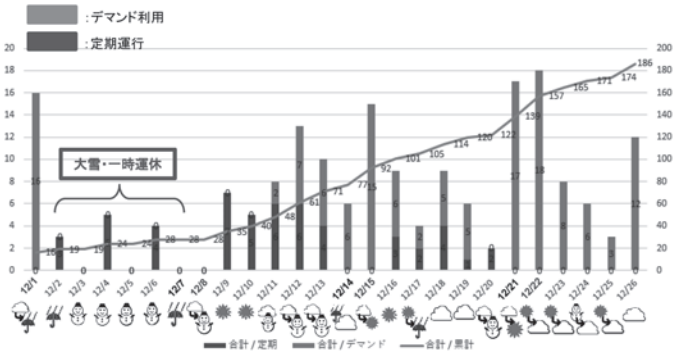
白書では、新たなモビリティサービスの導入に向けた取組みとして、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ等、自動運転、MaaS（マース：Mobility as a Service）をあげ、具体的な事例も紹介しているが、その中で「道の駅『かみこあに』を拠点とした自動運転サービス」を取り上げる。

国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における生活の足の確保等のために、道の駅を拠点にした自動運転サービスの展開に取り組んでいる。2017年より全国18か所で実証実験を実施しており、上小阿仁（かみこあに）村でも2018年12月から実験を行う中、路線整備や運行監視など地元の受け入れ態勢の整備も受け、サービス商用化の第１弾として選ばれたものだ。2019年11月より道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスを開始している。ヤマハ発動機製の７人乗り車両が全長４キロの３ルートを時速12キロで運行し、運賃200円で午前と午後の各１便に加え、デマンド（事前予約）便も走らせる。３ルートとも利用者が多い村役場、郵便局や高齢者生活福祉センターなどを通る。

国土交通省は１か月の利用状況を調査・公表しており（**図２**）、

・天候の影響が大きく、遠距離・週末・デマンド利用が多い。
・サービス開始当初は悪天候の影響もあったが、徐々に増加傾向にある。

（図2）利用者数



（注）定期とデマンドは左目盛、累計は右目盛
（資料）道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービス　1か月の利用状況について（令和2年1月）（国土交通省）

と分析している。

また、これを受けて、利用者の増加に向け、①寒さ対策など顧客サービスの向上②道の駅イベントとのタイアップ③デマンド便のニーズの高さを踏まえた運行④村外の方の乗車ニーズへの対応等の取組みを進めたとしている。

今後も利用者の声を充分反映した利便性の向上によって利用者の増加をめざすべきだろう。運転者が不要であるという大きなメリットも踏まえ、高齢者の移動手段が深刻な状態にある中山間地域における自動運転サービスのモデルケースとしてその動向に注目したい。

【車椅子エレベーター付きバス】

高齢者の外出しやすい移動環境の整備のうちバリアフリーにかかる事例のひとつとして、車椅子エレベーター付きバスがある。リムジンバスなどの高速バス車両は一般的に床が高く、トランクスペースの上に客室があるため、路線バスのノンステップバスのように乗降口のステップをなくすことができない。この車椅子エレベーター付きバスは、利用者は乗務員の補助でスロープ板に使ってトランクスペースに乗り込み、そこからエレベーターが客室まで上昇し、エレベーター部分はそのまま客室の床面となり、トランク部分は手荷物を収納できる、という優れものである。従来からあったリフト付きバスの欠点となる昇降時に風雨にさらされる、トランクスペースが減ってしまうなどがカバーされている。延期となった2020年東京五輪・パラリンピックで国内外から高齢者や障害者が観戦に訪れるためのバリアフリー化の一環として、成田空港や羽田空港と都心を結ぶアクセス路線への導入が進められているものだが、地方にも同様のニーズはあるはずで、今後、様々な地域の路線における拡充が望まれる。

むすびに

亡き父が一人暮らしをしていた晩年、趣味の写真撮影に凝って、撮影機材を自家用車にたくさん積んで毎週のように風景の写真撮影に出かけていた。特に運転技術に不安のある状況ではなかったが、当時すでに高齢運転者による事故が話題になっており、私の方から免許の返納を勧めたところ、「事故を起こして迷惑をかけてはいけないから」と案外素直に自主返納に応じてくれた。これでひと安心

と思っていたが、車の運転ができなくなり撮影機会が大幅に減った父が、日に日に元気をなくしていってしまった。当時は事故が心配で勧めた免許の返納だったが、結果的に父の生きがいを奪ってしまったのではないか。リビングに飾られていれる父の「朝焼けの富士」の写真を見ると、今でもそんな思いが湧いてくる。

個人的な話をもうひとつ。最近へらぶな釣りを始めて、休日は野釣りに出掛けることもあるが、その釣り場で時々お会いする高齢者の方がいる。熟練ヘラ師であるその方は、超初心者である私に懇切丁寧なアドバイスをしてくれる。そのせいか僅かながらも釣果が上がるようになり、私は内心その方を「師匠」と呼んでいる。師匠はすでに90歳を過ぎているそうだが、途中坂道もある釣り場へ自転車で１時間近く掛けてやって来られる。へらぶな釣りの道具は釣り台やらパラソルやら結構大荷物なのだが、師匠は道具を必要最小限に絞り、自転車への乗せ方も工夫を凝らしている。季節や天候によっては制約されることもあろうが、自転車は師匠の生きがいを支える大切な移動手段なのだ。これからも釣り場でお会いできることを弟子として切に願っている。

高齢者の移動手段の確保が重要な課題であることに対して、官民あげての政策が策定・実施され、技術革新や地域社会での取組みが行われており、大いに評価されるところだ。一方で、ひとつひとつの施策・取組みが本当に高齢者の立場にたったものになっているか、しっかり検討・検証していくことも重要であろう。また、都市部に住んでいて公共交通が充実している、高齢者ではなく運転に不安がない等の理由からこの問題に関心が低い向きもあるかもしれない。しかし、今後の超高齢社会に向かって、居住する地域を問わず、高齢者が生きがいを持って暮らしていける社会の実現を願う時、多くの人がこの問題を自身のことと捉えていく必要があるだろう。

（2020年７月20日記）

（引用・参考資料）

・令和２年版交通政策白書（国土交通省）
・令和元年版高齢社会白書（内閣府）
・平成30年度高齢者の住宅と生活環境に関する調査結果（内閣府）
・高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究（平成31年３月）（警察庁）
・地域交通をめぐる現状と課題（令和元年９月）（国土交通省交通政策審議会資料）
・「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議　中間とりまとめ（平成29年３月）（国土交通省）
・日本の自動車工業2019（日本自動車工業会）
・近助タクシー試走運行開始（永平寺町ホームページ https://www.town.eiheiji.lg.jp/200/206/208/p003651.html）
・永平寺町テイクアウト応援事業　おうちに届け！（永平寺町ホームページ　https://www.town.eiheiji.lg.jp/900/903/p01240.html）
・道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービス　１か月の利用状況について（令和２年１月）（国土交通省）