

## 高齢者のモビリティと交通安全



\* 山田晴利

### 1. はじめに

警察庁が発表した「平成17年上半期の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締状況について」によると、交通事故による死者数の約4割を高齢者（65歳以上）が占め、ついで50歳代（13%）、16歳～24歳の若者（12%）となっている。高齢者の人口構成比は約20%なので、死者数に占める高齢者の割合は約2倍と高くなっている。高齢者の状態別死者の状況を見ると、歩行中（593人）がもっとも多く、自動車乗車中（339人）、自転車乗車中（225人）が続く。歩行中および自転車乗車中の死者数の約6割を高齢者が占める。

原付以上運転中の高齢者（第一当事者）による死亡事故件数を法令違反別に見ると、漫然運転（15%）が最も多く、運転操作不適（15%）、一時不停止（11%）、通行区分違反（9%）、脇見運転（9%）が続く。ただし、最高速度違反の占める割合は2%と低い。

また、平成17年の警察白書では、高齢者講習に検査項目を導入し、身体能力の変化の自覚を促すこと、運転継続の可否も判断できるよう新たな適性検査の項目を設けること、が望ましいと指摘されている（本年8月10日付毎日新聞夕刊による）。

このように高齢者の交通安全について最新の情勢を概観してみると、高齢者の交通安全とモビリティの確保がこれからの重要な課題となっていることがわかる。モビリティの確保が重要なのは、次のような理由による。外出や社会との接触が制限されると寝たきりの状態になる高齢者が増えるといわれている。身体能力・認知能力・判断力などが低下した高齢者が自動車を運転できなくなると（その原因としては、上で述べた免許の継続ができないことに加えて、経済的その他の理由で自動車の保有ができなくなることもあげられる）、モビリティは大きく損なわれる。とくに、自動車以外の交通手段（就中、公共交通手段）のサービスが劣る地方部では、この傾向が著しいと想定できる。

以上をふまえて、ここでは、高齢者のモビリティを確保し、交通の安全性を向上させる方策について考察する。

### 2. モビリティの確保

自動車の運転者と乗員は車体によって守られているので、自動車を運転しつづけてモビリティを維持することは、便利であり安全性も高い。しかも、これから高齢化する人々はモータリゼーションとともに歩んできた世代である。したがって、多くの高齢者にとって、今後も自動車が重要な交通手段となることは確実である。

しかしながら、上で述べたような理由で車を運転できなくなるということも考えられる。さらに、夜間、朝夕のラッシュ時、悪天候時には運転を避けたいと思うひともあるはずである。こうした場合にもモビリティを確保するためには、車の代替となる手段・方策を準備し、移動が可能になるようにする必要がある。当然のことではあるが、自動車以外の代替手段が用意されていれば、高齢者以外の人々のモビリティ確保にもやくだつ。

このように考えてみると、高齢者のための交通手段・方策は次のように整理できる。

#### 1) 自動車を運転する

自動車で移動することが基本となる。ただし、車両を保有せずカーシェアリングを利用するという選択肢もある。また、夜間、悪天候などで自動車の運転を避けたいという場合には

#### 2) 自動車の運転をやめる

公共交通機関あるいは個別交通手段を選択することになる。公共交通機関としては、

- ・鉄道
- ・新型路面電車（LRT）
- ・バス

などが存在する。個別交通手段としては

- ・電動四輪（三輪）車
- ・自転車
- ・徒歩

などがある。

\*国土交通省国土技術政策総合研究所高度情報化研究センター長

選択できる交通手段がひとつしかないという状況は好ましいことではなく、いくつかの手段の中から選択できるようになっていることが重要である。

公共交通機関を高齢者にとって使いやすく、便利なものにするためには、さまざまな工夫が必要である。以下にいくつか例をあげる。

- ・乗降のさいの段差をできるだけ少なくすること。さらに、車両の床を低くするだけではなく、停留所において乗降口と歩道端との距離ができるだけ短くなるようにすることも重要である。
- ・停留所間隔を短くし、高齢者が利用する施設の直近に停留所を設けること。
- ・停留所、車内等において経路、停留所等の案内を行うこと。予想される到着時間の案内ができるとなお良い。
- ・ゾーン運賃あるいは均一運賃と共通乗車券の採用。これによって、公共交通の料金がわかりやすくなり、乗り継ぎのたびに切符を買い直す手間がなくなる。さらに、ICカード等による支払いができれば、小銭を用意する必要がなくなり、乗降時間の短縮にもつながる。
- ・公共交通に関わる情報を一元的に受け取ることでできるサービスの提供。まず、公共交通によるサービスが存在すること、そして運行している時間帯と料金を知らせることが必要である。さらに、公共交通サービスの経路、駅・停留所の位置、時刻表などを知らせる必要がある。出かける前そして駅・停留所、運行中にも運行状況を知ることができれば理想的である。

### 3. 交通安全

米国での調査によると、高齢者が困難を感じる運転タスクとして、

- ・標識の読みとり
- ・交差点の通過、交差点での右左折
- ・車線を保持して走行すること
- ・交通信号に反応すること

があげられている<sup>1)</sup>。これに対応するには、インフラ側で次のような対策が必要となる<sup>2)</sup>。

- ・照明の設置
- ・輝度の高い標識、大型標識の設置、標識の複数回呈示
- ・交差点対策として、右左折専用車線の設置、

信号の専用現示の設定、交差点の立体化  
・長い視距の確保

また、これまでの道路設計は、「平均的なドライバー」を対象に設計されてきており、必ずしも高齢者を対象とした設計とはなっていないという指摘もなされている<sup>1)</sup>。今後は、利用が増加している（それに伴って事故も増えている）電動車いす、高齢の歩行者・自転車利用者のニーズを考慮した道路が必要になる。

さらに、高度道路交通システム（ITS）による運転支援も有効である。「カーナビを利用してから運転のさいに変わったこと」を聞いたところ、60歳代の運転者では「道に迷う心配がなくなり、安心して運転できるようになった」との回答が83%にのぼった（20歳代では48%；国土交通省の調査による）。このことから、高齢運転者もカーナビをうまく利用していることがうかがえる。したがって、カーナビや道路交通情報通信システム（VICS）を用いてさまざまな安全運転支援情報（事故多発地点情報、見通しの悪い交差点情報など）を提供することによって、交通事故の軽減につながると期待できる。

そのさいに課題となるのは、高齢運転者といっても認知・判断能力、身体特性はさまざまであることから、こうした特性に適した支援、情報提供を行う必要があることである。たとえば、必要な情報を即座に認知できるよう、余分な情報を少なくし、大きな文字で（場合によっては音声も併用して）提供することが求められる。また、日常的に走行しよく知っている道路と初めて走る道路では、運転者が必要とする情報も自ずと異なってくる（これは、高齢運転者に限らない）。つまり、運転者の特性だけではなく、走行している道路に応じて、提供する情報の内容、提供方法をカスタマイズする必要がある。こうした情報のカスタマイズについては、今後いっそうの研究が必要とされている。

#### 参考文献

- 1) OECD: Ageing and Transport-Mobility Needs and Safety Issues, 2001.
- 2) FHWA, US DoT: Older Driver Highway Design Handbook, 1998.