

交通問題 第9回

勉強会だより

運転免許返納と 高齢者の「移動の自由」

70歳と75歳、それぞれに高齢者としての「格付け」に応じた運転免許更新の時期が来る。さて、どうしようか？と考える。でも、多くの方は、免許を返納せずクルマの運転を続けているというのが現状だろう。

①世に吹き荒れる「高齢者は免許を返納しろ！」コールの裏付けは？

下図の棒グラフは75歳以上高齢運転者による死亡事故件数の推移を示し、上下の折れ線グラフは免許人口10万人当たりの死亡事故発生件数の推移を示している。上が75歳以上、下が75歳未満である。図からは、近年75歳以上高齢運転者による事故件数が増大してきていることや、免許人口10万人あたりで見ると、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数が75歳未満のその約2倍にも達していること

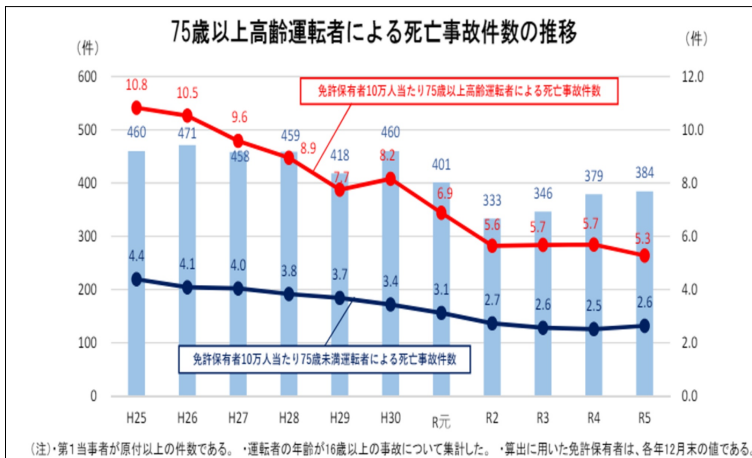


図1 警察庁「令和5年における交通事故の発生状況について」より転載。

がわかる。

にわかには信じがたいと思い、もっとデータを見てみた。警察庁統計によれば、令和5年度における5歳刻みにみた免許保有人口10万人当たりの事故件数では、16～24歳が653.7と一番多い。やっぱり若い人が多いじゃないか！と思ってはみたものの、次いで85歳以上が519.9、80～84歳が432.6、75～79歳が387.9の順。やっぱり、事故発生率が高い。しかも死亡事故につながっている。認めたくないけど認めざるを得ない。

②85歳超えても運転するのはなぜ？

よほどのうぬぼれやでない限り、声に出して言いたくはなくても、加齢による身体能力の衰えは自覚しているはず。では、なぜ、高齢者はクルマの運転をやめないのか？85歳を超えてもなお運転するのはなぜか？それはクルマに代わる利便性を提供する手段がないから。体力が衰えれば衰えるほどクルマが必要になるからだ。

かつて、建築家の上田篤氏は、自動車の真のユーザーは、歩けない人や歩行が困難な弱者であると述べ、「ツボ車」を提唱した。容量一坪ほどの車だそうで、子供連れの母親が買い物などにも便利に利用できるようなという発想だったようだ。道路容量をとらず排気量も少ない「ツボ車」。いいね！

サポカーの開発はされているが、高齢者が気楽に（低価格で）安全に乗れるような小さなクルマにはなかなかお目にかかれない。

余談だが、母親が子供を自転車にのせて買い物に行く姿が、「ママチャリ文化」として外国人むけの日本文化紹介テキストに掲載されているのを見たことがある。ママチャリが「文化」として紹介されることになんともなく違和感を持ち、恥ずかしさを感じたものだった。それがな

ぜかはわからないが。

③スマホはクルマを代替できる？

「高齢者、免許返納」というキーワードでスマホを検索してみると、「免許を返納した女性、クルマの代わりに買ったものが？」という漫画が出てきた。内容は、80歳をすぎて安全のためにクルマの免許を自主返納しクルマを手放した女性が、その代わりにスマホを購入したという話だった。つまり、スマホがあれば、配車アプリでタクシーも呼べるし、出前やネット通販も気軽に利用できるからクルマがなくても不自由しないという話。ナンセンス！

お金があればなんとかなる？とんでもない！帝国データバンクの資料によれば、タクシー業界は過去10年間に人手が「半減」した事業者が多く、半数以上が赤字だという。とりわけ、茨木県、奈良県、香川県など地方部は減少率が大きい。埼玉県や大阪府といった都市部でも人手不足は生じており、「タクシーがつかまらない」状況が生じている。ましてや、地方部では高齢の事業者が廃業してしまってタクシー会社自体が存在しない地域も生まれている。

物流分野でも人手不足の深刻さに加え、今年度からの労働時間規制の開始によって大幅な輸送能力不足が懸念されている。eコマースの発展に伴う翌日配達や時間指定配達は宅配労働者の時間外労働に負うところ大だったので、地方部では配送に困難が生じるところも出てきそうだ。いわゆる「2024年問題」だ。

また、スマホでギグワーカーに出前を頼める高齢者は、日本全体からみればほんの一部の大都市部に住むお金持ちだけだろう。

④高齢者の「移動の自由」はどうなる？

都市部のバス路線でも運転手不足のために路線廃止が起きているが、人口減少が著しい地方部では鉄道の廃線が進み、路線バスもどんどん路線廃止や縮小へと向かっている。

JRの発足以前、国鉄時代であっても、過疎

地はいうまでもなく地方部においては、もともと公共交通の利便性が高かったというわけではない。

本来ならば、社会インフラとして国や地方自治体によって整備されなければならないはずの公共交通を代替したのが、クルマという個人的移動手段だったのだ。クルマは、「移動の自由」の象徴なのであり、高齢者はクルマを手放そうとしない。手放せない。でも、いつかは運転できなくなり、クルマに代わるものが必要になる。

情報技術や通信ネットワークの整備によって、自動運転車の導入やMaaSの取り組みなども進められているが、今注目されているのはライドシェアだ。一般ドライバーが自家用車などを使って有償で客を運ぶ。同じようにライドシェアと言えなくはないが、都市部に導入されるライドシェアと過疎地などにおける「交通空白地有償運送」は全く性格が異なるものだ。前者は運転手不足への対応が主目的だが、後者は、住民の暮らしをいかに組み立てていくか、いかに人間関係を再構築していくかという視点で取り組むことが必要であり、まちづくりの視点から高齢者の「移動の自由」を保証することが主眼とならなければならないだろう。

(文責：森田優己)