

超高齢社会における「移動」を考える

ー人生100年時代に求められるモビリティ・ライフデザインー

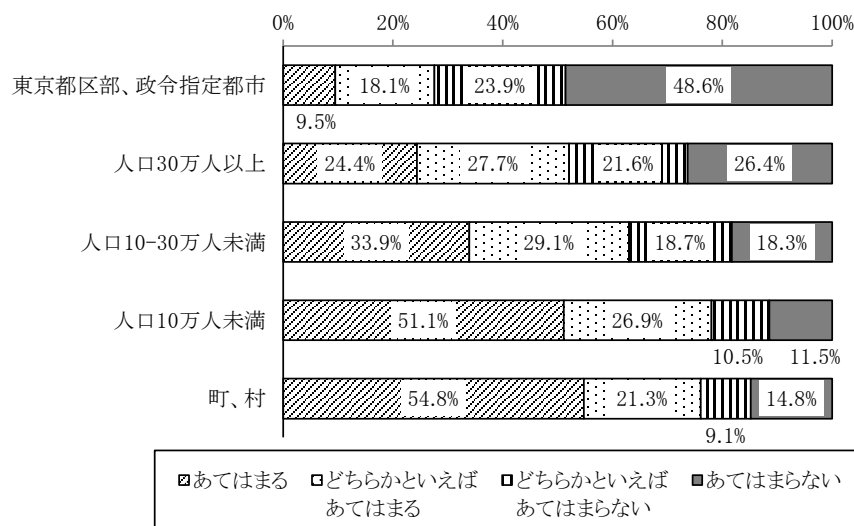
主席研究員 宮木 由貴子

<人生 100 年時代には交通弱者が増加>

人生 100 年時代とは、高齢者が増加するということである。そして、今日の日本において、高齢者が増加するということは、必然的に移動に不自由を覚える人が増加することを意味する。

身体的な不自由を抱えている人や、公共交通機関が十分でない地域などで、最もフレキシブルな移動手段として利用されているのが「自動車(以下、車)」である。車を利用することによって Door to Door の移動が可能となり、多くの人や地域でなくてはならない交通手段となっている。第一生命経済研究所の調査によれば、「日常生活を送る上で車が不可欠である」とする割合は、人口 10 万人未満の地域で特に高く、「あてはまる」と「どちらかといえばあてはまる」の合計で 8 割近くに及ぶ(図表 1)。

図表 1 「日常生活を送る上で車が不可欠である」かどうか(都市規模別)



資料：第一生命経済研究所「自動車・自動運転に関する意識調査」2018年

こうした中、「いつまで運転できるか」が、これまでどおりの地域に住み続ける上で重要となるなど、高齢化は「運転寿命」という課題を生み出している。移動に毎回タクシーを使うというのは、費用やドライバー不足の面から考えて現実的ではない。

人生100年時代には、交通弱者が急増し、モビリティ（移動性）が大きな社会課題の1つとなるのである。

<日本における制度としての「移動」>

日本においては、人は基本的に自由に移動することができる。2006年には「高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的」に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、通称「バリアフリー新法」が施行され、身体的な制約があったとしても、移動できる手段を確保できるよう定められている。それでは、高齢者や障害者以外の人にとっての移動は、法律上どのような位置づけなのだろうか。

日本では民主党政権時代の2011年に、国民の移動する権利としての「移動権」（「交通権」ともいう）を盛り込んだ「交通基本法」の法案が提出されたが、東日本大震災の発生等もあって廃案となっている。その後、2013年に「交通政策基本法」が制定され、その第2条において、「交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない」とされている。ただし、これは「誰もが自由に移動できること」が日本の法律上「権利」として認められているということではない。

図表2 日本における「移動権」をめぐる動き

2006年	衆議院国土交通委員会（バリアフリー法審議） 「（移動権については）合意形成がまだできていないわけではない」
2009年	民主党政権集「INDEX2009」発表 「交通基本法」を制定し、国民の『移動の権利』を保障する旨記載
2010年	交通基本法検討会 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」発表 移動権について記載
2011年2月	交通基本法案検討小委員会 「交通基本法案の立案における基本的な論点について」とりまとめ 「移動権の保障」又は移動権は時期尚早である旨記載
2011年3月	交通基本法案の閣議決定・国会提出 ⇒その後、審議未了・廃案 移動権は盛り込まれず
2013年	交通政策基本法の閣議決定・国会提出 移動権は盛り込まれず

日本においては憲法 22 条に「何人も、公共の福祉に反しない限り、移転及び職業選択の自由を有する」とあり、居住地を自由に選ぶことができる。その上で、国土の 7 割を中山間地域（山間地及びその周辺の地域）が占める日本において、移動を「権利」とすることについては、現実的に考えて非常に難しい側面があるのが実態なのだろう。

ただし、移動を権利としている国もある。フランスでは 1982 年に「L O T I（Loi d'orientation des transports intérieurs：国内交通基本法）」が施行され、国民の誰もが容易に、低コストで、快適に、社会負担を掛けずに移動できる権利を移動権と同義である「交通権」として明文化したことで注目された。

<人生 100 年時代の「備え」としてのモビリティ>

日本では、「公共交通機関」といっても、実際に多くの交通機関は公営ではなく民営で営利事業として行われているため、採算性や運営主体の経営上の事情等によってダイヤ改正や廃線は事業者主体で行われる。このため、中山間地区を中心に、他の移動手段がないために、高齢になっても自動車免許を手放すことができないとする高齢者が少なくない。つまり、個人のモビリティは自分で確保する必要がある。

課題先進国として日本が超高齢社会における様々な対応を考えていく中で、モビリティの確保は大きな課題の 1 つである。移動が権利ではないからといって、国や社会に動きがないというわけではない。高齢者の免許返納による移動手段の喪失や、過疎地の移動手段の不足が懸念される中、自動運転技術の発展により、運転寿命を延伸するような安全性の高い車（サポカーなど）や、運転ができなくなった後の移動手段として期待される自動運転車での移動サービス（ラストマイル）などが、実用化に向けて検討され、ここ数年で大きな進歩を見せている。

図表3 超高齢社会におけるモビリティ確保に向けた動き

自家用車の安全性向上による運転寿命の延伸(長期的な運転環境の構築)	経済産業省・国土交通省を中心に、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した車(安全運転サポート車)に「セーフティ・サポートカー-S(サポカー-S)」の愛称をつけ、自動ブレーキを搭載した車「セーフティ・サポートカー(サポカー)」とともに、官民連携で普及啓発に取り組んでいる
代替的交通手段の創出(自家用車に頼らない移動手段の提供)	ドライバーがいなくても地域の移動手段として活用できるような無人で走行できる自動運転バスの実用化に向け、様々な地域特性のある場所で実証実験を実施中。

とはいえ、これらの実用化に全面的に依存するのではなく、個人においても自分の状況に応じた老後の移動手段について考えておく必要があるだろう。自分が日々、どのような移動をしており、足腰が弱ったときや運転免許を返納した際などにどのような影響があるのか、代替交通手段としてどのようなものが想定され、どの程度のコストがかかると見込まれるか、そうしたことについて人生の早いうちから考えておく、「モビリティ・ライフデザイン」の視点が、人生100年時代には非常に重要となるといえる。

(ライフデザイン研究部 みやき ゆきこ)