

高齢期の移動環境整備に向けて

ライフデザイン研究部 主席研究員 宮木 由貴子(みやき ゆきこ)

高齢期のモビリティ確保のメリット

人生100年時代ともいわれる高齢社会において、高齢者のモビリティ(移動性)を維持するのは簡単ではない。自分での自家用車運転については、加齢や認知症による高齢ドライバーの事故が問題となっており、免許返納も増加している。増え続ける高齢者に対し、ドライバーやサポートする家族・近隣等のマンパワーも不足しがちだ。足腰が弱い高齢者においては、バス停や駅まで歩くことも難しく、公共交通機関が十分に活用できないこともある。

日本は国土の7割を中山間地域が占め、移動手段を車に頼る地域も多い。一方で、人口減少により公共交通機関の廃路線が相次ぎ、交通手段の確保が大きな課題となっている。単身高齢者が増加する中、モビリティが十分でない高齢者がそれを理由に自宅に引きこもってしまうことは、社会とのつながりの断絶を招き、うつ病や認知症発症のきっかけにもなりうる。

今日、通信技術の発達により、自宅にいながらにして他者とコミュニケーションがとれ、宅配サービスによって買い物に行かなくても生活ができるようになった。しかし、高齢者が積極的に外出することで、地域等とのネットワークを維持しつつ自らの安否や状況について対外発信できる状況にあることは、高齢者自身の健康寿命の延伸やQOL(生活の質)の向上という側面のみならず、高齢者を取り巻く人々の経済的・物理的負担を大きく軽減し、医療・介護費の軽減等、様々な社会的コストを下げることに繋がる。

50・60代における将来のモビリティ不安

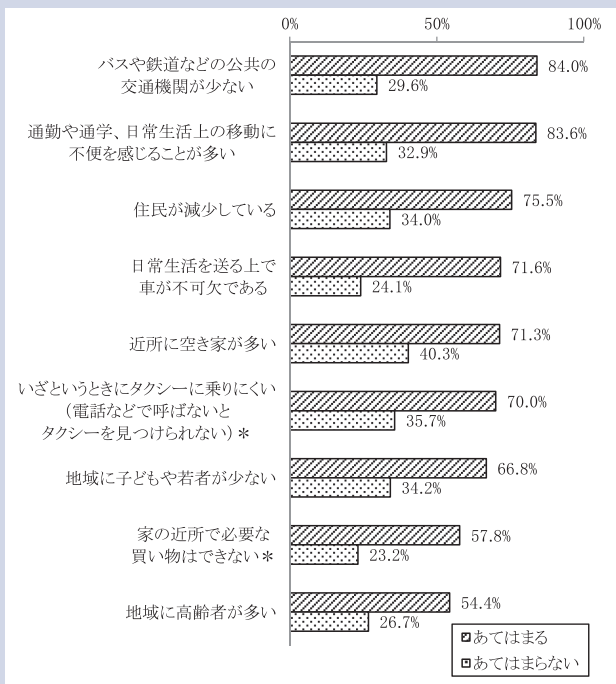
高齢期のモビリティ不安についてみるべく、第一生命経済研究所で実施した「自動車・自動運転に関する意識調査」(2018)から、50・60代を対象に、高齢期における移動についての意識と課題についてみる。

高齢になったときの移動への不安があるとするとする人について、居住する地域特性に関する項目それぞれについて、「あてはまる」「あてはまらない」の回答別にみた(資料1)。

その結果、「バスや鉄道などの公共交通機関が少ない」(84.0%)、「通勤や通学、日常生活上の移動に不便と感ずることが多い」(83.6%)など、現在既にモビリティが低い人では高齢期のモビリティ不安が高かった。上位2項目については、「あてはまる」とする人と「あてはまらない」とする人の回答差が50ポイント以上に及び、現在のモビリティ環境が十分でない人における高齢期のモビリティ不安が非常に高いことが確認された。

また、「日常生活を送る上で車が不可欠である」について、「あてはまる」とする人と「あてはまらない」とする人の回答差も、47.5ポイントと高く、現在の移動手段としての車への依存度合いが高齢期のモビリティ不安に大きく関係している点も示唆された。

資料1 「高齢になった時の移動に不安がある」とする人の割合



(注1) 各項目について「あてはまる」「どちらかといえばあてはまる」と回答した人を「あてはまる」に、「あてはまらない」「どちらかといえばあてはまらない」と回答した人を「あてはまらない」とし、それぞれについて、高齢期の移動不安があると回答した割合で比較

(注2) *については、調査時にそれぞれ「いざというときにタクシーに乗りやすい(電話などで呼ばなくてもタクシーを見つけられる)」「家の近所で必要な買い物ができる」との設問で尋ね、回答結果を反転

(出所) 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)



また、「住民が減少している」「近所に空き家が多い」「地域に子どもや若者が少ない」といった人でも、高齢期のモビリティ不安が高い。実際に、都市規模が小さい地域を中心に、人口の減少や移動頻度の高い若い世代の利用が少ないことから、バスや鉄道などの交通機関の廃止となる地域も少なくない。人口減少や地域の活力低下が感じられる地域では、高齢期のモビリティに不安を持つ人が多いと考えられる。

消費者の声

また、50・60代の具体的な声として、資料2のような意見が寄せられた。車が手放せない地域ならではの、または体が弱くなった高齢者ならではの運転ニーズがある一方で、安全の観点から免許返納の必要性も自覚しているといった葛藤もみられた。

さらに高いモビリティがもたらす健康寿命とQOLについて認識している人もいる。

加えて、モビリティに関わる費用の不安もあるようだ。中山間部では一家に複数台の自動車があるケースも少なく、その維持・メンテナンス費用が嵩む。こうした側面から、自動運転等、より安全性の高い自家用車への移行で発生する費用や、自家用車を手放した後の移動にかかるコストなどへの不安があると思われる。更に高齢の家族のモビリティを危惧・懸念する声も見られた。

高齢者のモビリティ向上に向けた1つのソリューションとして現在、自動運転技術の活用への期待もあるが、豪雪地帯や山がちなどところなどでは、実際にどのくらい自動運転が機能するかについての不安もきかれている。

これらの意見からは、居住環境ごとにモビリティの状況が異なっており、それによって消費者のニーズや求められるモビリティの形も様々であることが明らかとなった。

モビリティ環境は自助と公助で構築を

これまで、個人のライフデザインにおいて、高齢期のモビリティについて考え、備える意識を持つといった点はあ

資料2 消費者の声(抜粋)

【居住環境とモビリティ】

- ・雪国なので、冬の車は必需品(50代・女性)
- ・田舎では一日のバス運行は非常に少なく、しかもバス停までも距離があり、そこまで歩くのも大変(50代・女性)
- ・田舎で高齢者に車を使うなどというのは死ぬというと同じ。車なしでは生活できない(60代・女性)
- ・将来一人になる可能性100%。過疎地なのでバスに乗るのも大変。現在で、1時間に1本もない時間帯がある(60代・女性)

【モビリティと健康・QOL】

- ・超高齢化社会であり、公共の交通機関が少ないので非常に不安がある。自分たちで運転できなくなることで生活のQOLが下がると予想される(50代・女性)

【モビリティにかかわる費用】

- ・車両価格が高騰して自家用車としては持てなくなってしまう(60代・女性)

【高齢者のモビリティと家族等の負担】

- ・高齢者の車による事故が多いので、もし実父や義父が存命なら運転免許の問題は悩ましい(50代・女性)
- ・高齢者の免許返納には賛成だが、いざ自分の親がそうになったら自分への負担が多くなりそうで困る(50代・女性)

(出所)資料1に同じ

まり強調されてこなかった。しかし高齢期が長期化する中、今後はモビリティ環境の改善を受動的に待つだけでなく、まずは個人が将来の自分のモビリティを主体的に見直していく姿勢を持つことが求められる。

とはいえ、ある程度の年齢に達した人が単独でモビリティについて対策をするのは、限界があると言わざるを得ない。このため、国や自治体、事業者には、消費者と協働でモビリティ環境を構築していく姿勢と対話のための場作りが求められる。

これを受け、現在、中山間地区のモビリティ確保に向け、各地で自動運転の実証実験が行われるなど、新たなテクノロジーを用いたモビリティの仕組みづくりも進められている。多くの消費者がモビリティ環境整備を「自分事」ととらえて積極的に関与し、各地・各人ごとの課題解決に向けた情報発信を行うことが、地域で本当に有用なモビリティ改善策を生み出すことにつながると考えられる。