

1. コラム「論点提起」：高齢者の足回りの確保や如何

高齢者による痛ましい自動車運転事故が相次いで報道されている。「ハインリッヒの法則」によれば、報道されるような痛ましい事故（重大事故）の背後には、「ヒヤリハット」的な事象（インシデント）が300倍ほど発生していることが想定される。超高齢社会が今後も持続することを考えると、個別の事故責任云々ではなく、社会的構造問題・課題として対処する必要がある。

参考：97歳が運転 福島5人死傷暴走事故 免許更新はおとし夏ごろ 2022年11月21日 18時33分
NHK <https://www3.nhk.or.jp/news/html/20221121/k10013898811000.html>

自動車運転の際の動体視力（動いている物を連続して追いつけて識別する能力）や視野範囲の狭窄化等の視認力低下は過齢とともに確実に低下する。自らは健常と以为ていても、検査してみると静止視力が1.0で、動体視力は0.1と、統計値通りの数値と分かり愕然とする。そして、夜間は、対向車のヘッドランプが眩しくなり、前方視認がしにくい。特に最近のLEDランプは光が強すぎ、かつ車体が大型化し、ヘッドランプの位置が高く、眩しさが増す。雨の日、夜間、そして照明を落としたトンネル内は車道の白線が視認しにくい。これに加えて、個人差は大きいと思われるが、認知機能、反応速度を考えると、やはり、平均的には75歳～80歳あたりが免許返納時期（免許返納しなくても、自主的に運転を止める時期）となるのではなかろうか。

こうした基本認識の上で、免許返納時期に至る前的高齢者は、現在の人口構造の太宗であり、高齢者対応仕様の自動車や道路構造のあり方が本格的に議論されて良い。現状は健常者ベースの交通計画、道路構造設計になっているが、本線車道の逆走、歩道への突っ込み・走行等は道路構造的に対処するべきであり、十分可能である。わかりにくい信号機表示や交通標識も再考すべきである。最近話題の自動運転車も考えられるが、本格普及までにはまだ時間を要する。

そして、免許返納者という新たな移動困難者が大量発生する超高齢・長寿社会が続く今後において、外出困難者（買い物難民、通院難民、コミュニティ場への往来困難等）の増加は、移動できないが故の心身の健康の悪化、社会的孤立・孤独者を増加させることが予想される。こうした外出困難者は、自宅から外に出る最初の一步（フィーストワンマイル）として利用できるオンデマンド型移動サービスが不可欠であり、従来の大量輸送型の路線バス等では対応が難しい。

現在においても、ライドシェア、乗合タクシー、自家用有償旅客運送等々、いろいろな試みが一部地域でなされているが、そうした「個」をベースとしたオンデマンド型移動サービス、すなわち「地域MaaS」の普及に期待したい。それも、公的補助に依存するのではなく、移動サービスの目的地（店舗、病院、鉄道・バス会社等）も巻き込んだ地域MaaSビジネスとして成立する仕組み化が望まれる。こうした地域内を自由に移動できる移動サービスがあれば、地域内の空き家の活用も活性化する。地域への来訪者もそうした移動サービスがあれば訪問しやすい。

従来の鉄道・バス交通空白対応的な行政支援型の地域公共交通体系を、新たな移動困難者（免許返納者）の本格化を契機に、全域での「個」対応の足回りの確保（地域MaaS）をベースに切り替えることが、地域住民、関係人口拡大等、地域活性化に不可欠であると思われるが如何。