

高齢運転者の交通事故防止施策

～超小型モビリティの導入促進事業の利用～

京都産業大学 法学部法律学科 高嶋ゼミ

0. はじめに

昨今の日本では、超高齢化に伴い高齢者数が増加し、高齢運転者が第一当事者となる交通事故の構成比率が上昇しており、京都府のみならず本国の大きな課題である。現在の京都府での高齢ドライバーの自主返納後の補助は、公共交通機関の割引券や乗車券の発行、一定以上の年齢を重ねた方のみが購入、利用できる敬老乗車券などがあり、地域によって多種多様な工夫が見受けられる。

ただ過疎地域において見受けられる特別乗車券の発行の場合、乗車頻度、回数によって得られる恩恵は限られてくるし、敬老乗車券を発行したとしても交通空白地においてはその利便性が希薄なものとなってしまう。

そこで本ゼミでは、京都府の中でも過疎地域に住まわれている高齢ドライバーにアンケートを行い現場の意見を調査、考察した結果、国土交通省が行っている『超小型モビリティの導入促進事業の利用』を提言する。

1. 京都府の現状

右の図は京都府内における高齢化率の予測推移である。

2045年まで高齢化はとどまることなく全国平均よりやや上回りながら進行し、京都府人口の約4割が65歳以上の高齢者になると推測されている。

また、地域別の高齢化率をみると京都市内は27.7%、南丹地区、中丹地区で31.5%丹後地区が36.7%、山城地区で25%となっている。

上記より京都市以北の地域の高齢化率が高くなっており、高齢者自らの自立が求められるのではないか。

京都府の高齢化率の推移



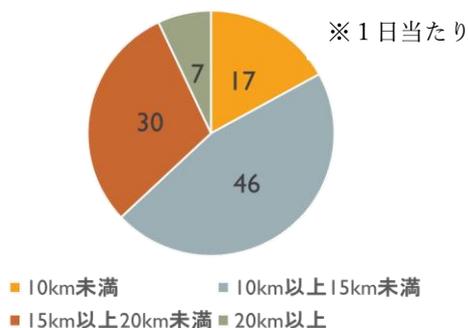
2-1. アンケート結果

11月5日から7日にかけて、いずれも午前9時ごろから15時までの時間に京丹後を中心とする丹波地区で65歳以上の高齢ドライバー100人にお話を伺った。

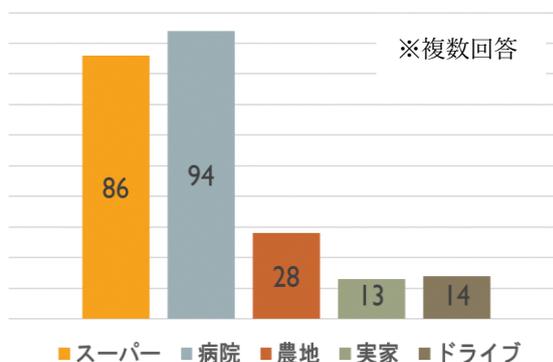
丹波地区でアンケートを行った理由は、事前に頂いた『運転免許自主返納者の実態調査アンケート結果』より、「自由な行動ができなくなった」と答えた人が約65%で京都府内において最高値。さらに「困ったことが特にない」と答えた人が10%未満で京都府内において最低の値を出しており、丹波地区での現状の把握、また新たな施策の考案が必要であると感じたからである。

以下アンケート結果

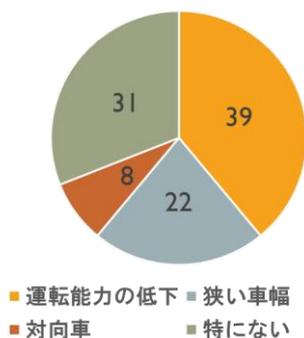
車での移動距離



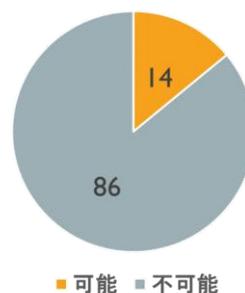
車での移動先



運転中に不安に思うこと



現状で返納可能か



2-2. アンケート結果から見る現状と考察

高齢の方の一日の移動距離は、グラフの通り15km圏内で約6割の方々の移動が完結しており、主な行先もスーパー、病院がほとんどである。

また、高齢ドライバーが運転中に危惧している事由は運転者自らの運動能力の低下が一番高く、ゆっくり走行することで不安を和らげているという話を聞いた。

細い道幅、対向車の不安とは田舎でよく見受けられる中央線がなく車幅が狭くなった道路において自車の車幅に不安を覚える。中央線がある道路においても崖や森によって視界となったカーブからトラックなどの大型車が飛び出してきた際に恐怖を感じるという声が3割ほどあった。

現状での運転免許の自主返納可能性を聞いたところ、86人の高齢ドライバーが不可能であると答えた。その理由として家からバス停まで距離が遠すぎる、荷物を持ってバスに乗るのがしんどいと感じる、バスの本数、免許返納による移動先の減少についての不安などが意見の多数を占めていた

また、運転者を含め同乗者は2人までのケースが多く、軽自動車が多かった。先進技術が搭載された車両の購入を検討したことがあるかを数十人に伺ったところ、検討したことはあるが、高価すぎて購入には至れないといった事情があった。ただ、100万円以下であれば検討してもいいと思っている人が多かった。

以上のアンケート結果より、公共機関を使うというよりは自分で運転しなくてはいけない状況にあり運転免許の自主返納可能性が低いという結論に至った。

案として公共機関の本数を増やしたり、新たな目的地を追加したりする案が出たが、人件費や維持費などのランニングコストの都合上、実現可能性は低いのではないかと。また、高齢化が進んだ地域では高齢者も重要な労働力であることから、通勤手段として用いられるように、融通性も必要ではないかと。

よって、高齢ドライバーが安心して自ら運転し、融通の利く交通手段が必要であると考えた。

3-1 施策提案

国土交通省が行っている超小型モビリティ（以下同モビリティ）の導入促進事業（以下同事業）を利用するのが効果的であると考えた。自治体で同事業を利用し複数台の同モビリティを導入する。事業、モビリティ自体の認知活動を行いつつ、カーシェアリング方式で導入を行い、最終的には個人で所有してもらおうのが狙いである。

3-2. 超小型モビリティとは

超小型モビリティとは電気で走る自動車で軽自動車よりも一回り小さく取り回ししやすい車体（全長約2400mm、全幅約1100mm、全高約1500mm）で、次項のコムスは乗車定員が1人だが、車種によっては2人乗りのものもある（ホンダ「MC-β」）。最高速度も60km/hまでの設計になっており、高速道路は走れないが、地域内を走る分

には十分である。自賠責、任意保険以外の保険料がかからなくなっており、価格も車自体のオプションにもよるが、大体 60 万円～80 万円と軽自動車よりも安く購入、維持できる。

また、同モビリティについての認知度を前項のアンケートとあわせて行った。



認知度は約 3 割あったが、存在を知っている程度で詳細を知る人はいなかった。

同モビリティについて軽い説明（車両のスペック、特性など）を行うと約 4 割が興味を示してくれた。しかるべき人がしかるべき場所で紹介を行えば説得力が増し、これ以上の結果が見込まれるのではないか。

3-3. 国土交通省の事業について

同モビリティを導入するにあたって、公共団体のみで導入すれば多額の費用が必要になる。そこで国土交通省が行っている同モビリティの導入促進事業を利用することで費用の削減、認知度の拡大、運転機能性の利便性を体感しやすく身近に感じてもらうことにより購入意欲の向上が見込まれ、普及につながるのではないか。

同事業は政府が毎年公募で自治体や運送業者などからの申請を受けており（事業計画書の提出が必須）これにパスすれば、補助金も出され車両価格の 1/3、充電施設導入費の 1/3 が政府から補助される（設置費用は全額補助）。仮に同モビリティを 10 台（@80 万円）、充電施設を 5 基（@80 万円）導入するとして本来は 800 万円+400 万円で 1200 万円かかってしまうが、同事業を用いれば、900 万円におさえることができる。この 900 万円をどうするかだが、自治体の財政で賄うことはできないだろうか。決して小さい価格ではないので府または多数の企業に賛同してもらえるようなものにブラッシュアップする必要もある。

国の方針としても環境改善活動に積極的で、2013 年比較で 38%の CO₂の削減を目指しており、政府の目指す未来像と高齢ドライバーの抱える不安を解消することができるので一挙両得の施策である。

また 2019 年 10 月に東京で行われたモーターショーにおいて、トヨタから先進安全技術が搭載されたモビリティが展示され、これが 2020 年の冬に一般販売すると発表された。このモビリティを同事業で導入を行い、納得の評価を得られれば安全性は数段上昇するのではないか。

4. 京丹波町での導入例

具体性を持たせるため、京丹波町で実際の導入を検討する。

同モビリティを10台、充電設備を5基導入する。

同モビリティの運転資格を有するのは普通自動免許を有しかつ、同モビリティの2時間ほどの実車を含めた運転講習を受けた者とする。運転自体は容易に行えるが、不明瞭な部分の解消、運転上の注意を警察官、メーカー担当者、役場職員などが行う。また、この講習の修了時に簡易的な免許証を発行し乗車時に携帯してもらう。

充電設備、同モビリティを主な移動先に設置し、カーシェアリング方式で利用してもらう。ただ、利用者が増えない、利用方法について不満の声が上がった場合はレンタカー方式に変更する。また、実際にモビリティを運転するにあたって交通安全マップの作成を行う必要がある。もし既存のものがあるのなら改正を行い、特に気を付けなければならないエリアを全員で共有できるものにする必要がある。運転者の生の声をまとめることで、リアリティあふれるマップとなる。駐車場についても既存のものから一部をモビリティの専用駐車場を設置する必要がある。普通乗用車の1台の駐車スペースに2台置けるので、各場所に普通乗用車3台分の駐車スペースを用意するのが妥当ではないだろうか。KBS 京都などのマスメディアを用いて効果的な啓発、周知活動を行い町内のみならず近畿圏、全国の方々に同モビリティに興味、関心を持っていただく。月1、2回程度で講習会を実施し、新規利用者の参入の促進を行う。

この施策では、あくまで同モビリティの体験の域を出ないものとする。

ただ、個人所有を望む人には所得に応じて必要であれば補助金を出すなどの合理的差別も必要になる。

5. 積み残し課題

1. 効率的、持続的な財力確保
2. 加害者になる可能性が減少する代わりに同モビリティ運転者が事故の被害にあった場合の小型ゆへの耐久性。

6. 参考文献

GD Freak! 『京都府の人口と世帯』

京都府警本部 交通企画課 交通戦略係 『免許返すって結構アリかも!?』

京都府警警察本部 交通部 『高齢運転者交通事故防止対策』

国土交通省 『超小型モビリティとは』

国土交通省 『超小型モビリティの導入促進事業』