

人生100年時代における自動運転の可能性

— 50・60代のアンケート結果から高齢期のモビリティを考える —

主席研究員 宮木 由貴子

目次

1. 高齢社会におけるモビリティの重要性	2
2. 高齢期のモビリティに対する消費者の意識	5
3. 消費者の声から見える課題	11
4. 人生100年時代の自動運転とモビリティを考える	13

要旨

- ① 人生100年ともいわれる高齢社会において、高齢者が自立して移動できることは、日々の暮らしにおいて不可欠だけでなく、心身の健康状態の維持・向上において重要である。また、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を発信することは、高齢者自身の健康寿命の延伸やQOL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つながる。
- ② 今日急速に進められている自動運転の制度整備においては、道路交通の安全性向上や交通事故削減、交通渋滞の緩和のみならず、高齢化が進む中での高齢者のモビリティ確保にも主眼がおかれている。
- ③ アンケート調査の結果によると、公共交通機関の少なさや日常生活上の移動に不便を感じているなど、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特に高いが、これらの人では自動運転に対する不安もやや高めだった。
- ④ 人生100年時代のモビリティの確保においては、個人におけるモビリティ・ライフデザインの視点も重要となるが、個人では対応しきれない部分も多い。そのため、消費者は地域のモビリティ向上に目を向け、新たなテクノロジーやサービスによる交通インフラづくりに積極的に関与・受容していく姿勢が求められる。これと合わせて、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積極的な情報共有が求められる。

キーワード：自動運転、高齢化、モビリティ

1. 高齢社会におけるモビリティの重要性

(1)なぜ高齢者のモビリティが重要なのか

急速に進行する高齢化の課題の1つに「モビリティ」があげられる（本稿では、モビリティを「日常生活上の交通における可動性」とする）。高齢者が自立して自由に移動できることは、買い物や通院といった日々の暮らしにおいて不可欠だけでなく、心身の健康状態の維持・向上において大きな意味を持つ。高齢者の日常的な外出先としては、日々の買い物や通院、年金の引き出しや各種手続き等があるが、衣食住にかかわる日常生活上必要な移動に加え、地域や他者とのつながりやコミュニケーションも必要である。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をとることや、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向きもあるが、家から出向いて人と集い、対面でコミュニケーションをすることは、高齢者のQOL向上において極めて重要となる。例えば、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻教授の小泉秀樹氏によれば、家から300m程度の距離に出かける場所がある人では、健康な傾向があるとされる。また、社会とのつながりを持ち続けることが健康維持に欠かせない要素であることも明らかとなっている。このように、高齢者が移動し、集うことは健康寿命の延伸において重要な意味を持つといえる。

しかし人生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を維持するのは容易ではない。増え続ける高齢者に対し、タクシー等のドライバーやサポートする家族・近隣等のマンパワーは不足傾向にある。また、自動車運転免許においても、加齢や認知症を理由とする高齢ドライバーの交通事故が問題となっており、道路交通法の改正で75歳以上のドライバーに対する認知機能検査が強化されたこと等もあり、免許返納も増加している。足腰が弱くなった高齢者においては、バス停や駅まで歩くこともままならないケースも少なくなく、公共交通機関がある地域でもそれらが十分に機能しないことがある。

国土の7割を中山間地域が占める日本では、車がないと生活できない地域も多く、人口減少により公共交通機関の廃路線も相次ぎ、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、社会とのつながりが断絶されることにつながり、うつ病や認知症発症のきっかけにもなりうるとされる。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環境下にいることは、高齢者自身の健康寿命の延伸やQOL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つながる。

これらの点から、人生100年時代において、高齢者のモビリティを確保することは、重要な社会課題であるといえる。

(2) 高齢者のモビリティ確保に向けた動き

これらの点に鑑み、国土交通省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」で高齢者のモビリティ確保が検討されるなど、環境整備に向けた動きがある（図表1）。

図表1 高齢者の移動手段の確保に関する検討会(国土交通省)中間とりまとめ(2017. 6)

検討の背景	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題 ○昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示 ○高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催
具体的方策	
1. 公共交通機関の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ ・乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携 ・タクシーの相乗り促進 ⇒ 配車アプリと活用した実証実験 【平成29年度中実施】 ・過疎地域におけるサービス維持のための取組 	4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化 <ul style="list-style-type: none"> ・ルール明確化 ⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等に一定の金額を受受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】 ⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためのNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示 【平成29年9月までに実施】 ・実施にあたっての条件整備 ・「互助」による輸送の導入に関する情報提供
2. 貨客混載等の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・貨客混載の推進 ⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち 【平成29年6月までに結論】 ・スクールバス等への混乗 	5. 福祉行政との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・介護サービスと輸送サービスの連携 ⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【速やかに周知】 ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】
3. 自家用有償運送の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・検討プロセスのガイドライン化 ⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】 ・市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化 ・地方公共団体等に対する制度の周知徹底 	6. 地域における取組に対する支援 <ul style="list-style-type: none"> ・地方運輸局の取り組み強化 ・制度・手続き等の周知徹底 ・地域主体の取組みの推進

資料：国土交通省資料より

こうした中、高齢化によるモビリティ課題のソリューションの1つとして、自動運転技術の活用が検討されている。自動運転技術の活用には期待される社会効果としては、道路交通の安全性向上や交通事故削減、交通渋滞の緩和のみならず、人口減少や高齢化が進む中でのモビリティ確保にも主眼がおかれているのである。これについては、内閣官房の「官民 ITS 構想・ロードマップ2018」のほか、「未来投資戦略2018」においても明記されている。

実際に自動運転技術による高齢期のモビリティの確保は、2つの方向性で進められているといえる（図表2）。1つは、自家用車（オーナー・カー）に自動運転機能を搭載し、安全性を大きく向上させることで、身体・認知機能が低下してきた高齢者でも安全に運転を継続でき、従来よりも運転寿命を延ばすことが可能になるというもの。もう1つは、過疎地や中山間地域のような人が少ない地域や、廃路線が続いて公共交通が減少したような場所で、無人の自動運転バスのようなもの（サービス・カ

一) を走行させることにより、柔軟性の高い「地域の足」を創出し、自家用車がなくても十分なモビリティを確保することができるようにするものである。

このように、様々な社会課題に対し、自動運転が関与・解決できる部分は多く、その普及に期待が高まっている。

図表2 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・サポート体制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。 また、安全機能向上に加え、ドライバーのモニタリングや緊急時の通報・対応システムについてもサポートサービスなどが提供されている。
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、全国の様々な地域特性のある場所で実証実験を実施中。

資料：第一生命経済研究所「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・ライフデザイナー」2018.7から一部加筆

(3) 高齢化を見据えた自動運転の実証実験の実施状況

今日、全国各地で自動運転の実証実験が行われている。中でも、超高齢化が進む中山間地域においては、道の駅などの地域の拠点を中心とした自動運転サービスの導入を目指した実証実験が行われている*¹。例えば山形県高畠町では鉄道の廃線跡地を活用することで、長距離の自動運転専用空間を確保して自動運転を走行させ、JR高畠駅と周辺施設や商店街などを結ぶ地域内の生活の足を確保する実験を行っている。また、富山県南砺市では世界遺産の相倉合掌造り集落と道の駅「たいら」などの地域拠点をつなぐことで、観光客の流れを創出する視点でのモビリティモデルを模索している。

このほかにも、自動運転を高齢社会における「未病」防止や健康増進に役立つ社会参加促進ツールと位置づけ、自動運転技術を活用した地域課題解決を模索する地域は少なくない。

(4) 独自調査の実施

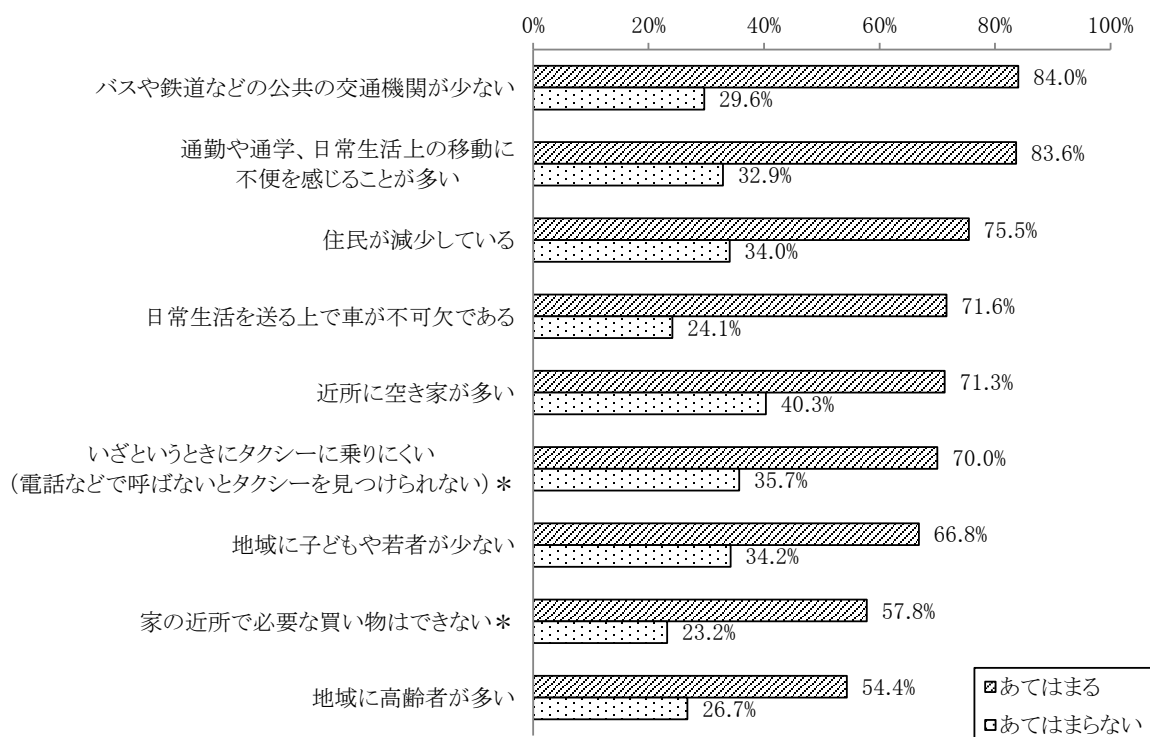
これらの背景をふまえ、本稿では当社で実施した「自動車・自動運転に関する意識調査」(2018年2月)*²から、今日の50・60代を対象に、高齢期における移動や自動車利用、自動運転に対する人々の意識・実態を居住地のモビリティ状況別に明らかにし、自動運転の普及による自立的なモビリティ環境確保の可能性と課題について考える。

2. 高齢期のモビリティに対する消費者の意識

(1) 高齢になった時の移動への不安

まず、高齢になったときの移動への不安があるかどうかについて、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」と回答した人別にみた（図表3）。

図表3 「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、それぞれにおける高齢期の移動不安の有無を比較

注2：*については、調査時にそれぞれ「家の近所で必要な買い物ができる」「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れられる）」との設問で尋ね、回答結果を反転

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を感じる人が多い」（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。

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かった。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。こうしたことにより、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。

これらの項目を元に、尺度として「モビリティ課題得点」を作成した（以下、「課題度」）。得られた得点がほぼ均等に分布するように低位・中位・高位群に3区分したものを、都市規模別に検証したものが図表4である。「課題度<低>」はモビリティに関する課題が少ない、「課題度<高>」はモビリティに関する課題が多い人としてとらえる。

都市規模と課題度は大きな関連があり、人口10万人未満の地域では非常に「課題度<高>」が多くなっている。しかし、例えば「東京都区部、政令指定都市」でもモビリティに課題を感じている人が一定数いるなど、都市規模別の分析ではモビリティに関する実態把握が十分でない点がかがえた。このため、本稿では都市規模別ではなく、課題度による分析を行った。

図表4 モビリティ課題度(都市規模別)

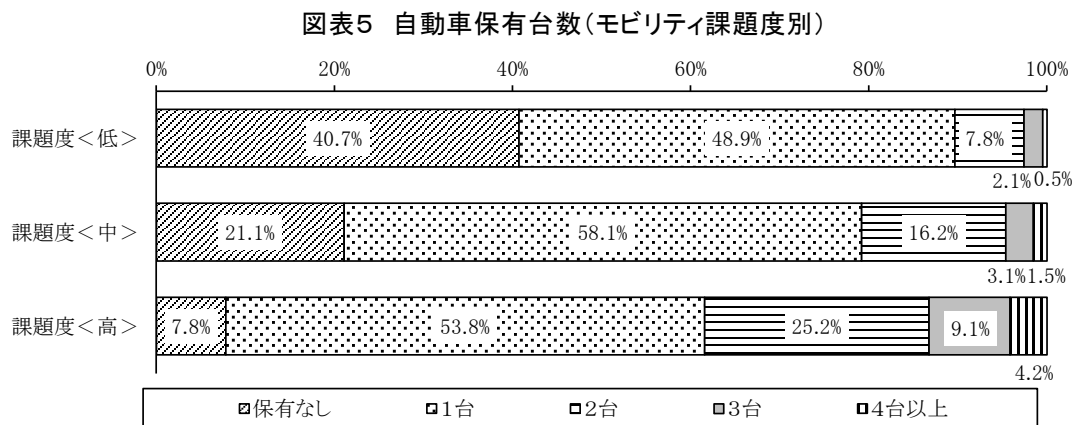
(単位：%)

	東京都区部、 政令指定都市	人口30万人 以上	人口10-30万人 未満	人口10万人 未満	町、村
課題度<低>	58.1	40.4	27.4	13.5	8.5
課題度<中>	31.2	33.6	34.5	31.1	30.5
課題度<高>	10.7	26.0	38.2	55.4	61.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：「日常生活を送る上で車が不可欠である」「バスや鉄道などの公共の交通機関が少ない」「家の近所で必要な買い物はできる（*逆転項目）」「通勤や通学、日常生活上の移動に不便を感じる人が多い」「高齢になった時の移動に不安がある」「住民が減少している」「地域に子どもや若者が少ない」「地域に高齢者が多い」「近所に空き家が多い」で作成（「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）」を除外したとき最もα値が高かったので除外）、Cronbach のα値= 0.808

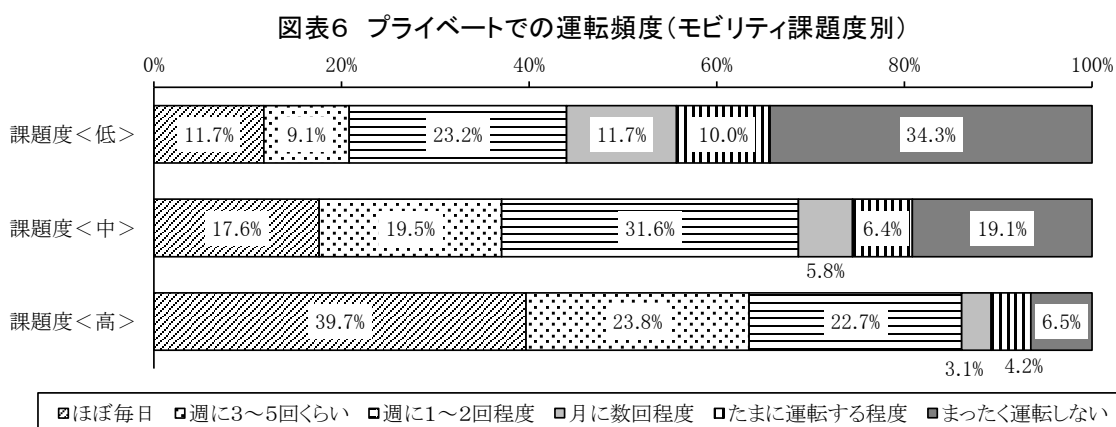
(2) 自動車の保有と利用状況

まず、世帯での自動車の保有状況についてみる(図表5)。全体的に「1台」とする回答が多いが、課題度<高>では、2台以上の保有が占める割合が多く、「保有なし」とする割合が7.8%と低い。



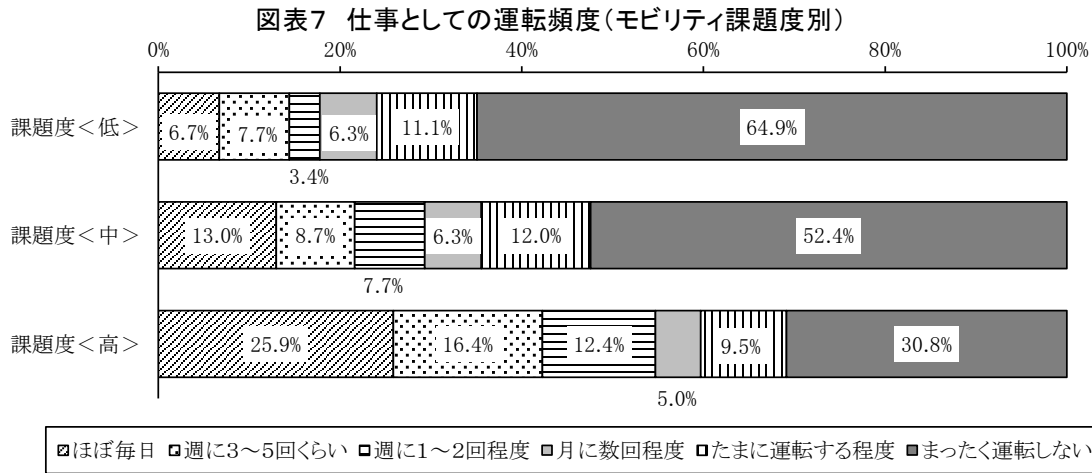
注：設問文は「あなたの家は自動車を所有していますか。台数をお答えください」とし、運転免許非保有者も回答

続いて、運転免許の保有者に対して運転頻度について尋ねた結果をみる(図表6)。プライベートでの運転頻度をみると、課題度<高>では「ほぼ毎日」とする人が39.7%と約4割を占めて高かった。「週に3～5回くらい」を含めると63.5%となり、運転頻度が高い様子が見えてくる。一方、課題度<低>では、「まったく運転しない」とする人が34.3%に及んでおり、「たまに運転する程度」(10.0%)を含めると、44.3%の人が運転免許を保有しながらもほとんど車を運転しない実態が明らかとなった。



注：運転免許保有者のみの回答

また、仕事としての車の利用状況についてみると、課題度<高>では25.9%が「ほぼ毎日」とし、「週に3～5回くらい」をまとめると42.3%に及ぶなど、業務利用も多い（図表7）。一方、課題度<低>では64.9%が「まったく運転しない」とし、「たまに運転する程度」を合わせると76.0%となるなど、業務利用は非常に少なかった。

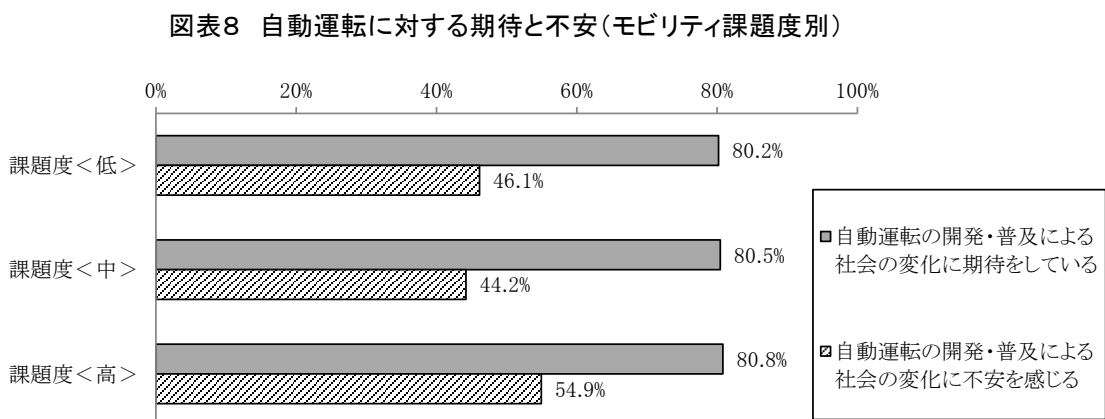


注：運転免許保有者でかつ有職者のみの回答

(3) 自動運転に対する意識

1) 自動運転に対する期待と不安

続いて、自動運転に対する期待と不安についてみる（図表8）。モビリティ課題度の高低で期待の度合いには差がみられなかった一方で、不安の度合いについては課題度<高>でやや高い様子が見られた。



2) 自動運転に対する不安の内容

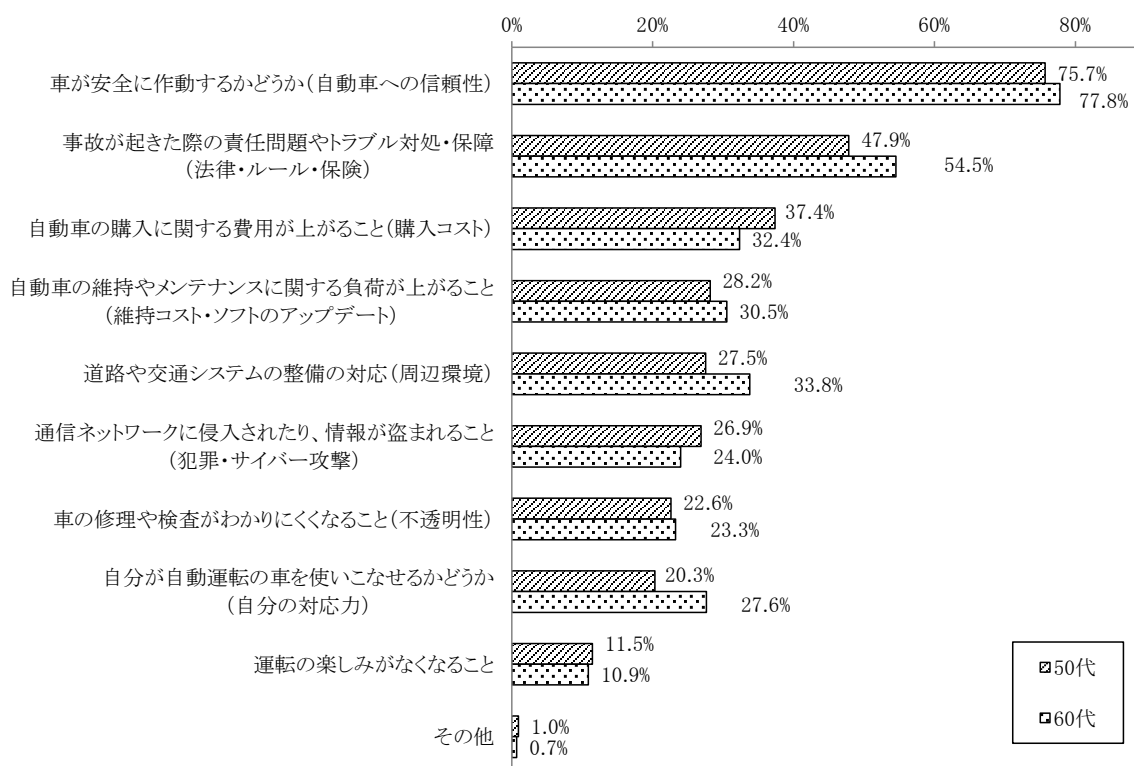
自動運転に対する具体的な不安の内容については、モビリティ課題度別に大きな特徴はなかったため50・60代を比較したところ、50代より60代で不安としてあげる割合

が高い項目が多かった（図表9）。50・60代共に高いのは「車が安全に作動するかどうか（自動車への信頼性）」で、50代で75.7%、60代で77.8%を占めた。年代差が大きいのは「自分が自動運転を使いこなせるかどうか（自分の対応力）」で7.3ポイント、「事故が起きた際の責任問題やトラブル対処・保険（法律・ルール・保険）」で6.6ポイント、「道路や交通システムの整備の対応（周辺環境）」で6.3ポイントであり、いずれも60代が50代を上回った。

このほか、ヒアリングや自由回答によると、「林山道や雪道などの悪路・悪環境でも走行できるのか」といった、日常的に利用する場所で想定される環境下での利用可能性に懸念がある点がかがえた。図表8でみたように、自動運転に対して課題度<高>における不安が相対的に高かった背景として、こうした点が作用している可能性がある。

ちなみに、「自動車の購入に関する費用が上がること（購入コスト）」や「自動車の維持やメンテナンスに関する負担が上がること（維持コスト・ソフトのアップデート）」については、課題度<高>で特に高い傾向がみられた（図表省略）。これは先にみたとおり、課題度<高>の人の世帯で車の保有台数が多く、車の利用頻度もプライベート・業務ともに高いことからくる、コスト負担の大きさを想定した懸念と考えられる。

図表9 自動運転に対する不安の内容（年代別）<複数回答>



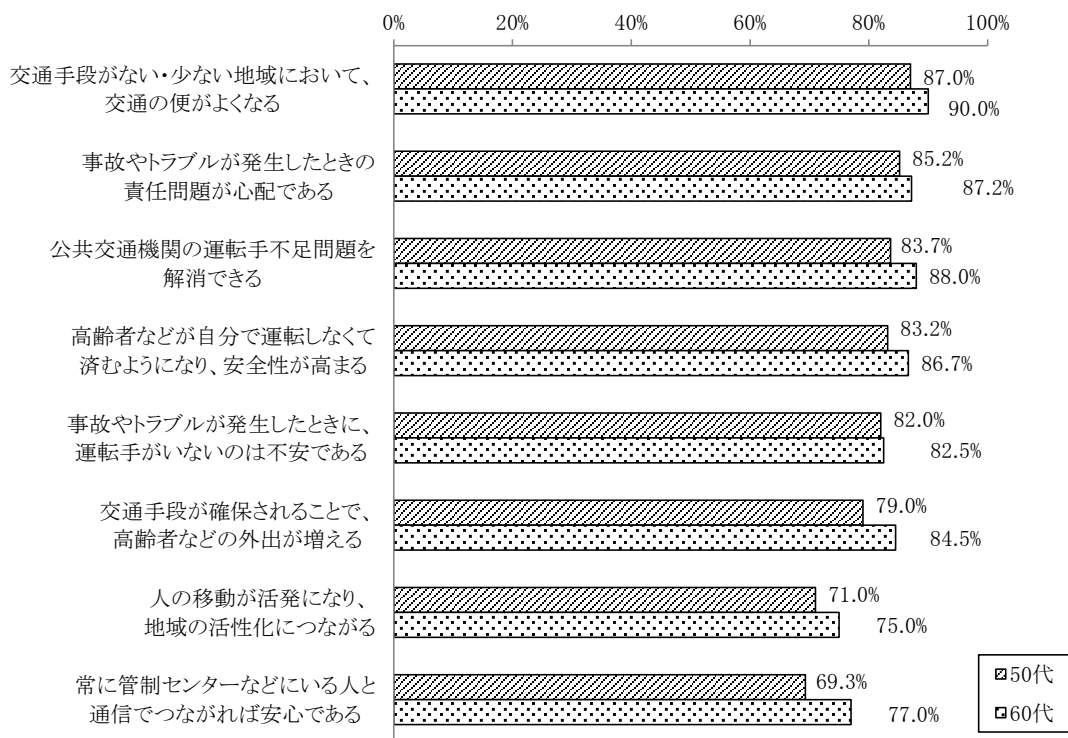
注：「自動運転の開発・普及による社会の変化に不安を感じる」に「あてはまる」「どちらかといえばあてはまる」とした人の回答

3) 自動運転バスに対する意識

一方、自動運転バスに対する意識についても50代と60代で比較してみた(図表10)。全体的に期待度は高く、特に60代では「交通手段がない・少ない地域において、交通の便がよくなる」(90.0%)、「公共交通機関の運転手不足問題を解消できる」(88.0%)、「高齢者などが自分で運転しなくて済むようになり、安全性が高まる」(86.7%)、「交通手段が確保されることで、高齢者などの外出が増える」(84.5%)など、期待が高い様子が見えてきた。

高齢期は、心身機能の衰えにより、自分の運転に対する安全性への懸念や負担感が生じるだけでなく、収入が減少する時期においてモビリティに関わる費用が嵩むことにも不安があると考えられる。この点に鑑みて、自動運転バスのような廉価で活用できるフレキシブルな交通インフラが普及することは、高齢者の多い地域のモビリティ確保の観点からみて現実的であるといえよう。

図表 10 自動運転バスに対する意識(年代別)



注1: 「あてはまる」と「どちらかといえばあてはまる」の合計

注2: 設問文は「公共の交通機関がない、過疎地、高齢者が多いなど、車がないと不便な地域で、無人の自動運転車(小型バスのようなイメージ)を低速(時速20-30キロくらい)で走行させ、住人の生活圏での移動をサポートする技術についてうかがいます。料金はバス程度とお考えください」

3. 消費者の声から見える課題

さらに、50・60代の回答者の自由回答結果からは、以下のような意見が寄せられた（抜粋）。これらの意見からは、居住環境ごとのモビリティ状況やニーズに加え、高齢者ならではの運転ニーズと免許返納とのジレンマ、高いモビリティがもたらす健康寿命とQOLの認識、モビリティに関わるコストの不安、高齢者を取り巻く家族の葛藤など、複雑な事情・心情が垣間見られた。

【居住環境とモビリティ】

- ・運転は大嫌いですが、地方在住のため仕方なく運転しています。自動運転の1日も早い実用化に期待しています(50代・女性)
- ・雪国なので、冬の車は必需品です。自動運転技術で多くの人が外出できるのは良いことだと思います(50代・女性)
- ・贅沢なお願いになるかもしれませんが、行政で玄関先まで迎えに来てくれる、乗合タクシーのような小型バスを走らせてもらえたら、免許返納を受け入れる高齢者が増えると思います。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な場合があります。経済的負担もさほど大きくなく、ある程度自由がきく交通手段があれば、いつまでも自らの運転にこだわらなくなると思います(50代・女性)
- ・わが地域の高齢者は、車に乗りたくて運転しているわけではない。外出や通院などの移動に困っているのが不安ながらもやむなく運転しているわけで、もう少し行政がフォローすべき(60代・男性)
- ・田舎で高齢者に車を使うなどというのは死ぬというのと同じ。車なしでは生活できない(60代・女性)
- ・私も、高齢になったときの移動手段については、とても不安がある。なぜなら、将来一人になる可能性100%なので、それにとっても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。自動運転が、かなり普及してくればイメージもわきますが、今の段階では何とも言えない。免許も、人それぞれだと思うので、危ないと思えば家族が説得するのがいちばんですが、いない人もいますので、それは、行政が運転年齢制限を決めるとか、考えた方がいい(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によって生活の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。過疎地としては高齢者の一人暮らしが増えていて、自家用車は必要不可欠です。公共の移動手段のインフラ整備が必要と思う(60代・女性)

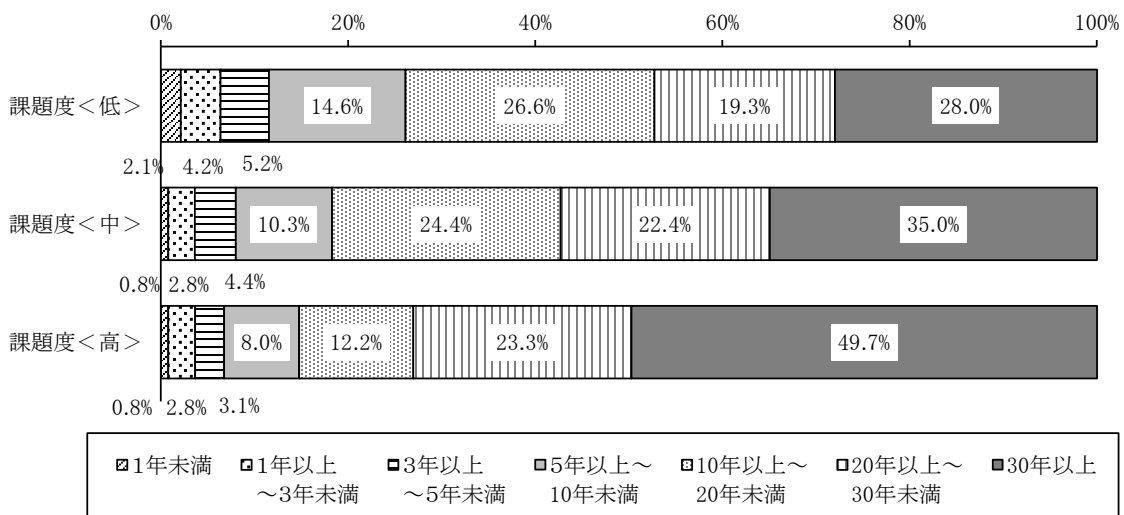
【高齢者のモビリティと家族等の負担】

- ・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ところでした。本人は返したくないでしょうし。車がなくても便利である循環バス等の充実があれば少しは違ってくるのではないかなと思います(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)

また、将来のモビリティを考えると「転居するしかない」とする40代女性の意見もみられた。実際に、筆者が宮崎県内で聞き取りを行った際、戸建住宅に住んでいた高齢者が公共交通機関の充実した県内のマンションに転居する動きがあるものの、戸建住宅の売却が思うようにできないといったケースが少なくないため、限られた高齢者しか住み替えの選択ができないとの意見が聞かれた。

加えて、現在の居住地における居住年数をモビリティ課題度別にみると、課題度<高>の人では、半数近くが「30年以上」としており、<低><中>の人と比べても高い割合を占めている(図表11)。これに「20年以上～30年未満」を加えると73.0%の人が20年以上、今の地域に住んでいることになる。既にこれだけの期間を1つの地域で過ごしてきた50・60代の人が、今から転居をして新たに地域関係を築くにはハードルが高い部分があることも否めない。この点からも、単純にモビリティの観点から居住地を変えるという選択が容易でないことが推察できる。

図表11 現在の居住地における居住年数(モビリティ課題度別)



4. 人生 100 年時代の自動運転とモビリティを考える

(1) 高齢期のモビリティ・ライフデザインを個人で行うには限界がある

以上のように、高齢社会におけるモビリティ確保については地域やモビリティ環境ごとに様々な課題がある。この点を踏まえ、高齢期のモビリティ対策として自動運転技術を使うにあたっては、自家用車の安全性向上においても、自動運転バスのような交通インフラ整備においても、まずは地域ごとの状況とニーズをきめ細かく把握し、それらに応じた形で進めていく必要がある。

これまで、個人のライフデザインの中で、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まり語られてこなかった。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はなく、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。まずは自分が住み続けたい地域や将来の居住環境の地域的特性に加え、その地域のモビリティとして、バスや鉄道などの公共交通機関の状況やタクシーの乗りやすさ、高齢者向けの移動サービスなど、どのような選択肢があるかを把握する必要がある。その上で、身体機能の低下や老化といった状況別に、どのようなモビリティの代替案が考えられるかといった点について、新しい技術やサービスの活用を含めて、早期から考えておく必要があるといえる。

とはいえ、消費者がモビリティ環境の改善を個人の視点から考えた場合、例えば自家用車の安全性向上のために自動運転機能を搭載した新しい車への買い替えを検討するとしても、あと何年乗るかわからない状況下で買い替える決断をするのは容易ではない。また、これまで自家用車を使っていた人が移動のたびにタクシーを利用するのは、心理的な障壁が大きい上に経済的な側面からみても難しい。かといって、住み慣れた地域を離れてモビリティの高い地域に転居をするのは、容易ではないだろう。また、転居は金銭的・物理的な負担の他にも、転居先で新たに地域での関係や生活基盤を整えるなどの負荷があり、モビリティは確保されたものの行く場所がない、会う人がいないといった別の課題を引き起こす可能性もある。長年慣れ親しんだ土地を離れる人にとって転居は特にハードルが高く、そもそも多くの高齢者は住みなれた自宅に住み続けたいと考えていることも、内閣府の調査(2015)でも明らかとなっている。

このように、高齢期のモビリティ・ライフデザインについては、個人レベルでの対策や自助努力も求められるものの、ある程度の年齢に達した人が単独でその対策を講じることには、限界があろう。

(2) 行政・事業者と消費者が連携して次世代のモビリティを考える必要性

その上で、消費者ができるモビリティ・ライフデザインとしての1つのアクション

提案として、まずは消費者が自らの地域とそのモビリティにより関心を持ち、望ましいモビリティ環境を個人でも考え、情報発信していくことが求められる。自分の居住地域ごとのモビリティ環境整備の動きに、消費者自身が積極的にコミットするということである。モビリティ確保については地域やモビリティ環境ごとに様々な課題があり、整備する側にとっては、それぞれの場所の消費者の実態把握が不可欠となる。特に自動運転のような新しい技術を用いて高齢者のモビリティ確保を行うにあたっては、地域に居住する消費者の関与と消費者の声が非常に重要となるのである。

そのため、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。例えば現在、全国各地で行われている自動運転の実証実験について、その結果や課題に関する情報共有が十分に行われているとは言い難い。新しい試みや方策については、消費者である地域住民に対して従来以上に広く関心を喚起し、住民の積極的な関与と意見交換を促す必要がある。さらに、それらの結果の詳細と実態を迅速に公開・発信することによって社会で共有し、人々の関心をより広範囲に高めていくことが重要である。これらは実証実験地区と類似の特性を持つ地域のモビリティ向上の参考となるだけでなく、従来の実証実験地域にはなかった地域特性を持つ地域で、自動運転を活用した地域のモビリティ確保について、新たな関心と自動運転の活用可能性を呼び起こすことが期待される。

国や自治体と企業が消費者を巻き込んだ形で意識醸成を重ね、多くの消費者が居住地域のモビリティ構築に積極的に関与して課題解決に対して自ら情報発信を行うことが、自動運転の社会受容性を向上させ、自動運転を効果的に社会に組み込んでいく土壌を培うのではないだろうか。

(ライフデザイン研究部 みやき ゆきこ)

【注釈】

- *1 道の駅 かみこあに（秋田県北秋田郡上小阿仁村）、道の駅 にしかた（栃木県栃木市西方町）、道の駅 奥永源寺溪流の里（滋賀県東近江市蓼畑町）、道の駅 赤来高原（島根県飯石郡飯南村）、道の駅 芦北でこぼん（熊本県葦北郡芦北町）、道の駅 コスモール大樹（北海道広尾郡大樹町）、道の駅 たかはた（山形県東置賜郡高島町）、道の駅 ひたちおおた（茨城県常陸太田市）、やまこし復興交流館おらたる（新潟県長岡市）、道の駅 南アルプスむら長谷（長野県伊奈市）、道の駅 たいら（富山県南砺市）、道の駅 明宝（岐阜県郡上市）、道の駅 どんぐりの里いなぶ（愛知県豊田市）、道の駅 妹子の郷（滋賀県大津市）、道の駅 鯉が窪（岡山県新見市）、道の駅 にしいや・かずら橋夢舞台（徳島県三好市）、楠こもれびの郷（山口県宇部市）、みやま市役所山川支所（福岡県みやま市）＜計18箇所、2018年8月時点＞

*2 自動車・自動運転に関する意識調査 調査概要

- ・調査実施：(株) 第一生命経済研究所
- ・調査対象：全国の20-60代の男女3,000名
- ・調査時期：2018年2月15-17日
- ・調査方法：インターネット調査 (株式会社クロス・マーケティング)

【参考資料】

- ・内閣官房 IT 総合戦略室, 2018, 「官民 ITS 構想・ロードマップ2018」.
- ・内閣府, 2015年, 「第8回 高齢者の生活と意識に関する国際比較調査結果」.
- ・東京大学高齢社会総合研究機構編著, 2017, 「東大がつくった高齢社会の教科書」.
- ・宮木由貴子, 2018, 「自動運転の普及と消費者意識 - 社会課題解決に向けた自動運転技術への期待と社会受容性」『Life Design Report』(Summer2018.7).
- ・宮木由貴子, 2018, 「超高齢社会における『移動』を考える - 人生100年時代に求められるモビリティ・ライフデザイン」『Life Design Report』(Summer2018.7).
- ・宮木由貴子, 2018, 「高齢者の自動車事故と免許返納を考える① - 『運転を止めたほうがよいと思う人がいる』とする人は4人に1人-」『Life Design Report』(Summer2018.4).
- ・宮木由貴子, 2018, 「高齢者の自動車事故と免許返納を考える② - 高齢者の足として期待される自動運転技術-」『Life Design Report』(Summer2018.5).