

リスク管理

国立社会保障・人口問題研究所によると、2050年には我が国の65歳以上の人口比率は40%に達し、超高齢化社会の到来が予測されている。高齢化の進展は、われわれの日常生活のペースとなる「移動」そのものに大きな影響を与えるものとみられる。

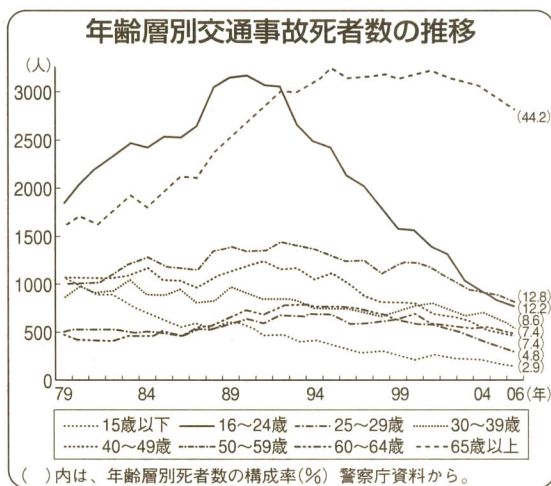
第一に、交通の安全性の問題である。ドライバ―の高齢化が進むなか、平成18年（06年）には交通事故死者数の44%が65歳以上であり、この割合は増加する傾向にある。高齢者が被害者となる件数が増える一方で、加害者となる件数も増加している点に注目する必要がある。

一般に高齢になるほど、運転能力や判断能力が低下するといわれ、こ

リスクマネジメント

A B C

高齢化の進展と交通問題



事故防止
地域で支援を

れが高い事故発生の原因と考えられるが、これを予防するには、事前の危険情報 の提供や、事故を回避するためのブレーキ技術等の開発、新しいタイプの交通手段（シルバークール）の開発など、事故防止に資する技術の開発が望まれる。また、社会的な対策として、免許返上等の制度化や、高齢者の移動を家族や地域でサポートする体制の構築等も必要となる。

第二に、交通手段の確保の問題がある。社会が

高齢化すれば、日常的な通勤・通学需要が減少し、バスや鉄道等の公共交通の収益性が低下する。そのため、特に収益性の低い地方部ほど、交通事業の採算性がより悪化し、サービスそのものの縮小・撤退のリスクが高まる。公共交通に依存している高齢者にとっては、日常的な移動手段を喪失することとなり、また、外出機会の減少が高齢者の健康維持を阻害し、医療・福祉コストが増大する危険性を指摘する声もある。

こうした事態に対処するため、行政が交通事業者への補助や独自のバス事業を展開するケースが増えているが、大きな財政支出を伴うものであ

り、必ずしも持続可能性は高くない。より効率的な移動手段として、例えば、医療機関や商業者、行政等が連携し、シルバー世代のライフスタイルにフィットした交通サービスを開発したり、複数人が混乗できるシェアライドサービスを推進するなど、官民が連携した新しいビジネスモデルの創出が求められる。

さらに、以上の2点を根本的に解決していくためには、自動車や公共交通手段に過度に依存せず、居住地周辺で完結した生活が可能となる「コンパクトシティ」の創出に向けて、高齢者の都市居住を促進する住み替えの促進や、歩車分離の都市基盤整備、市街地の利便性向上・活性化等を推進すべきである。

（日本総合研究所）