

バリアフリーモビリティの現状と展望

東京大学大学院
教授
鎌田実
Minoru Kamata



我が国の高齢化率は二五%を超えたとの報道があった。地域によっては既に三割を超えたところも少なくない。本稿では、超高齢社会におけるモビリティについて、複数観点から述べる。

高齢者にやさしい車

大都市部を除いて、公共交通が便利であるところは少なく、専らマイカー依存の地域が少なくない。加齢により運転能力の低下が顕著になると、事故を起こす懸念がある。実際、高齢運転者が事故の第一当事者になるケースが増大しており、対処が必要である。全国三六の知事が

集まり、知事連合として高齢者にやさしい自動車開発の検討がなされ、小型二人乗り車のイメージをまとめた。国土交通省は二人乗り超小型モビリティの認定制度を始めるようになった。超小型車は、その構造や小ささゆえ、衝突安全性は普通の車よりは劣るが、ゾーン30等の低速度の施策と組み合わせれば、相応の安全性は確保できる。筆者は一九九八年にシルバークールという概念を提案し、プロトタイプを試走等を行ったが、一五年以上経過して、その種の車両の活用が始まったといえる。

最近では自動運転技術を用いた高度運転支援の

検討も盛んである。法制面から、完全自動運転（無人運転）はしばらく先の話になるので、技術の進歩を運転支援へ適用しようとするものである。高齢者は情報支援をされても理解不能なケースもあるので、制御介入も必要になってくる。筆者らは、危険に遭遇した際に対処するというより、危険に近づかないような熟練運転者の知能を車に盛り込むことを目指して研究開発を続けている。

免許返納後の移動手段

高齢者にやさしい車を用意したとしても、い

ずれば加齢により運転困難になる。完全自動運転ができればよいが、全国津々浦々へ普及するのは当面無理で、運転をどこかで止めていただく必要がある。代替手段として、バス等の公共交通がうまく機能すればよいが、地方地域のよくな面的な広がりがあるところを全て高頻度でカバーするのは難しい。

また、バス一台運行するのに年間約一千万円かかるので、交通計画を相当うまくやらないと空気を運ぶバスへ多大な税金投入ということにもなりかねない。最近ではデマンド対応の運行とする例も増えてきているが、予約が面倒という声もあり、必ずしもうまくいっているとは限らない。従って、バスだけで交通問題を解決しようとしても無理があるので、自力で動けるものも組み合わせることで地域の交通計画を考えていく必要がある。

自転車は二輪で不安定なので高齢者には向きで、三輪の自転車、それも電動アシストのものであれば、有効と考えられる。脚力が衰えてくると、フル電動のものが必要になるが、現行の法規制では、免許返納後は、最高速度が時速六キロのハンドル形電動車いす（商品名でセニアカーと呼ばれたり、ラクータと呼ばれたりもする）しか使えない。普通の車が時速六〇キロだと

すると、実に一〇分の一の世界になってしまうため、多くの高齢者は普通の車にしがみつくことになる。前述の超小型モビリティが時速三〇（四〇キロ程度で快適に走れるものとして位置づけられ、自転車帯の時速一〇〜二〇キロ程度の電動の乗り物が免許返納後も乗れるようになる）、段階的なモビリティ縮減ができるようになることを考えられる。このあたりの電動モビリティは、海外では電動車いすの一つのクラスとして認められているものの、国内では道交法で時速六キロとされている（時速六キロ超の海外製電動車いすを原付規格で登録するものが販売されているが、免許が必要になる）。この時速六キロというのは歩行者の位置づけで歩道を走行することを想定して決められているものであるが、地方では歩道が無く、車道を走らなければならないケースも多く、時速六キロだと普通の車との相対速度差が大きく怖いという声もよく聞く。新たな速度帯の電動のものが入ることによるリスクと、高齢者が車の運転にしがみつくことによるリスクとを考えると、適切な対処をしていく必要があると思われる。

道路空間設計やまちづくりからの観点

超高齢社会のモビリティを考えると、多様な

手段があり、各人の身体能力等にに応じて使い分けられるのが望まれるが、道路空間に多様なものが混在するということになる。道路が広く確保できるのであれば、速度レベルでいくつかのレーンに分けていくのも一案であるが、既存のまちにおいては、なかなか困難である。むしろ、最近では、共有空間（シェアードスペース）と言って、混在させ、車に低速化と注意を促すような形が採用されているところもある。歩道の明確な分離を止めて、車が車道を我が物顔に走るのではなく、歩行者と運転者がアイコンタクトしながら、ゆっくり走らせていただくというスタンスである。もちろんこれを成立させるためには、一定の交通量を捌けるバイパス道があり、中心部では歩行を優先させられる道を確保できるような道路ネットワークの議論が必要で、どこでも採用できるという話ではないが、超高齢社会における街の道路の姿の一つとして検討に値するものである。さらには、道路だけでなく、まちづくりとして、公共施設や店舗の配置、さらには住宅地の設計なども考え、なるべく普通の車に頼らないようなところを目指せるとよい。特に、東日本大震災の被災地の復興まちづくりにおいて、こういう視点を取り入れてほしいと考えている。