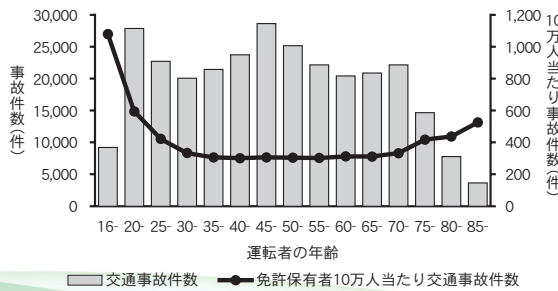


公益の風 #10

東北公益文科大学
学長・教授

神田直弥



2020年中における運転者の交通事故の発生件数を年齢層別にみると、20歳～24歳、45歳～49歳が多く、いずれも約2万8千件です。高齢運転者については、65歳～69歳、70歳～74歳とも2万件強であり、これ以降の年齢では減少が見られます（図参照）。ただし、各年齢層で免許を所持する人数が異なることから、免許保有者10万人あたりの事故件数を調べると、図中の折れ線が示

持続可能な交通の実現に向けて

すように、75歳以降で増加に転じます。

高齢者人口が増加する中、免許保有者数も増加傾向にあります。75歳以上に着目すると、2020年の免許保有者数は10年前と比較して約1.68倍になっていきます。運転免許を保有する後期高齢者の増加は、事故の増加をもたらす可能性があります。

高齢者講習は70歳以上の方が免許更新前に受講するもので、身体機能や運転技能について自己理解を深め、加齢の影響を補う運転である補償運転を促すことで事故の防止を目指します。今年の5月からは、75歳以上で一定の違反がある方を対象とした運転技能検査も導入され、合格をしないと運転免許の更新ができなくなります。

運転免許の自主返納も事故防止対策となりま

す。2020年では全国で約55万人が返納をしており、この数値は10年前の8倍以上です。庄内地域でも返納者は増加傾向にあります。一方で車がないと生活できないという声も聞かれます。

い」と回答する方も1割弱見られました。

近年、耳にする機会が増えてきたSDGsは、2015年に国連サミットで加盟国が同意した「持続可能な開発目標」を指し、17の目標と169のターゲットが設定されています。道路交通については「死傷者の半減」と「全ての人々に安全かつ安価で容易に利用できる持続可能な輸送システムを提供」がターゲットとなっています。

SDGsの観点から見ると、無理に運転をすることはなく、車が無くても暮らしていける仕組みづくりが求められます。このためには公共交通の利便性向上に加え、車利用の削減が必要です。

公共交通については、全国で自動運転の実証運転が行われ、ハンドルやアクセル、ブレーキのない近未来的なバスが公道を走りながらデータ収集を重けています。また複数の公共交通機関の時刻表や運行情報を組み合わせることで、遅延情報をリアルタイムに反映しながら最適な経路を通知するMaaSの導入も進んでいます。自転車や電動キックボードをシェアリングする仕組みは、電車やバスと組み合わせることにより、目的地付近の近距離移動で活躍するかもしれません。庄内地域でもICカー

ドによる運賃の支払いや路線の改編等、様々な取り組みが行われていきます。しかし日常的に車を利用していると、これらは他人事になってしまいがちです。車は目的地や出発時刻を自由に設定でき、重い荷物を運ぶ時にも便利な利便性の高い乗り物です。しかし、座ったまま移動できるため、主な移動が車の場合、それ以外の人と比べて肥満のリスクが約1.4倍に高まります。肥満は生活習慣病に繋がりますし、

日常移動における車移動の多い都市の方が1人あたりの医療費が高いというデータもあります。車が排出する二酸化炭素にも目を向ける必要があります。1人の人を1き運ぶ際に排出される二酸化炭素量は、平均値ベースでは、バスや鉄道、航空機よりも自家用車の方が多い状況にあります。

健康や環境負荷の低減は持続可能な社会を作る上で重要な視点です。車の利用は移動の利便性だけでなく、これらの視点から考える必要もあるでしょう。多くの活動の前提となる「移動」を将来にわたり安全安心に行うことができる地域をどのように作っていくかを考えながら、まずは車利用を徒歩や自転車、公共交通に代替する等、できることから取り組んでみる