

私のSDGs 実現企画・提案書

下記のテーマにつきまして、企画・提案いたします。

記

テ ー マ 高齢者もクルマに乗れる環境づくり

テーマの詳細

山間地ではクルマに乗れないと不便。現実ホームセンターや医者にも自分の都合や意志で出かけることが出来なくなる。75 歳以上で免許返納の制度はあるが、返納率は30%程度となっている。自分の家では現在 91 歳の父親が 80 歳位で返納したが、返納後軽い“うつ”に。クルマの運転は人の知覚機能を刺激する優れた行為では、の見方も。しかし高齢者の交通事故が多いことも事実。

高齢になっても安全に、そして地球にもやさしく、更に人とのつながりができる環境をつくりたい。

提案の理由

自身も高齢者になる。高齢者のみの世帯は増加する。クルマに乗れないと自由度が低下し、現実生活が不便で張り合いが無いと思う。

安価に維持でき、人や地球にやさしい条件のもと、高齢になっても安全に移動できる環境整備が必要と考え提案する。

現状の問題点

- ・高齢者の事故に注目するが、その弊害にも目を向ける必要がある。
- ・高齢者の事故を抑制するイノベーションが必要。
- ・クルマは従来の化石燃料から EV 化の方向だが、それでいいのか。

今後の課題

- ・地球環境負荷を軽減する取組み。

クルマに関しては単に EV 化にとどまらず、車重規制(道路の強度やアスファルトの厚みに影響)やパワーの規制(バッテリー出力に影響)など、環境負荷を減らす施策が必要。それは人にもやさしい乗り物になるように思う。

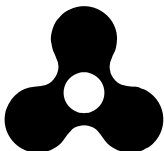
添付資料

パワーポイントファイル「高齢者もクルマに乗れる環境づくり」

そ の 他 なし

以上

＼ きになるがここにある /



まちなかキャンパス長岡
machinaka campus nagaoka

氏名: 佐々木 繁



高齢者もクルマに乗れる環境づくり

2023年1月23日
佐々木 繁



目次

1. 現状把握

2. 高齢者の免許返納の状況

3. 運転しなくなった時の弊害

4. 高齢者の交通事故の状況

5. 考察と提案

6. 施策

参考)超小型モビリティについて

1. 現状把握

長岡市は公共交通の充実を進めている、しかし山間地の高齢者はクルマ無しでは生活しにくい

贅沢は言えないが、公共交通は

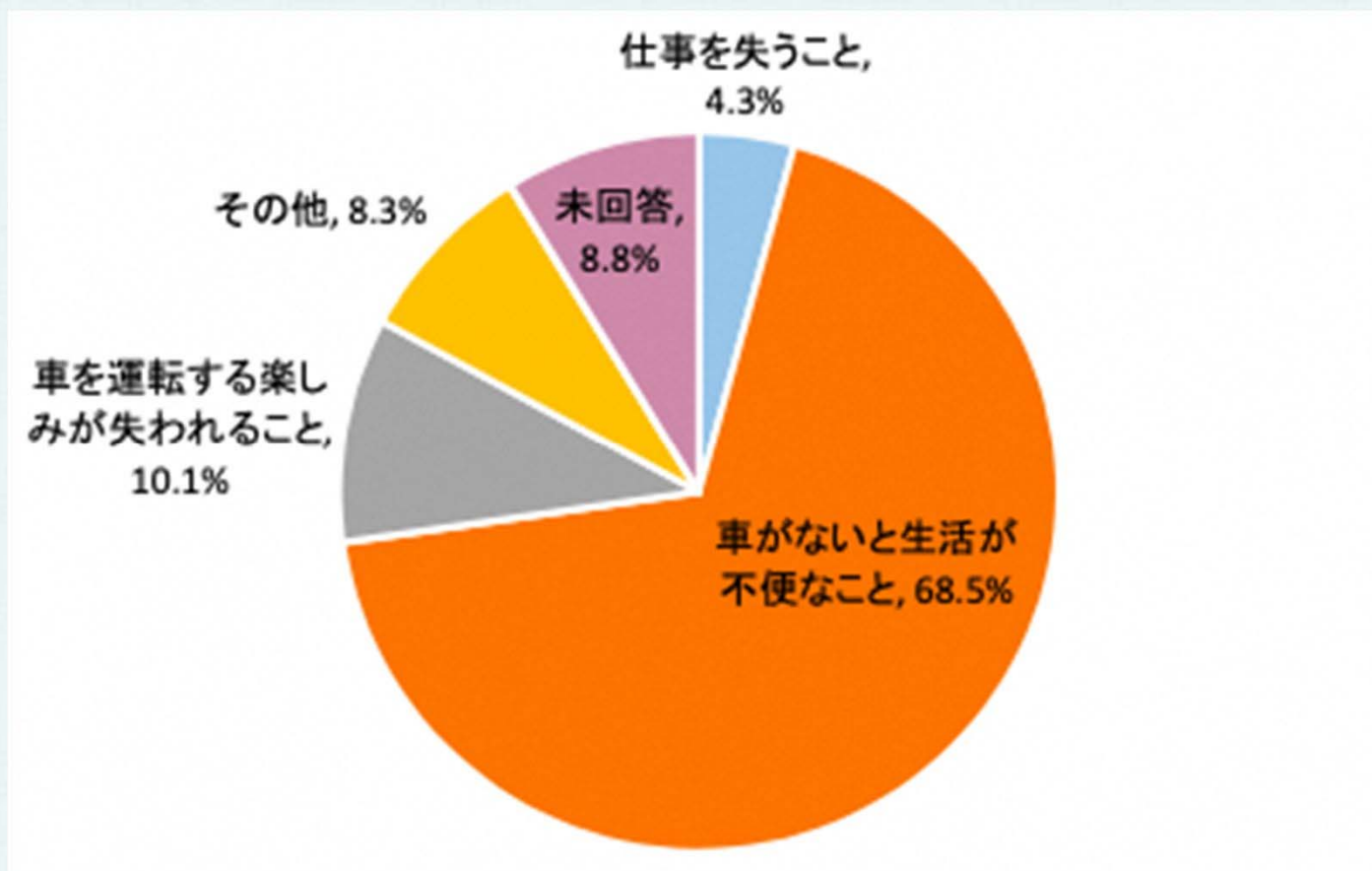
- ・ **運行本数が少ない**
- ・ **乗り場まで距離がある、そこまで行けない**
- ・ **目的地まで乗り換えが必要、時間ロスが大きい**
- ・ **タクシーという手もあるが、費用がかかる**
- ・ **買い物はネットもあるが、たまにお店に行きたい**

上記に山間地と書いたが、首都圏や市内中心部でない限りクルマなしの生活はどこでも不便



2, 高齢者の運転継続者約7割は、返納をためらう

出典先:平成27年度警察庁委託事業「刻々と変化する交通情勢に即応するための交通安全対策 (高齢者講習に係る新たな制度及びその運用の在り方について)に関する調査研究」報告書より



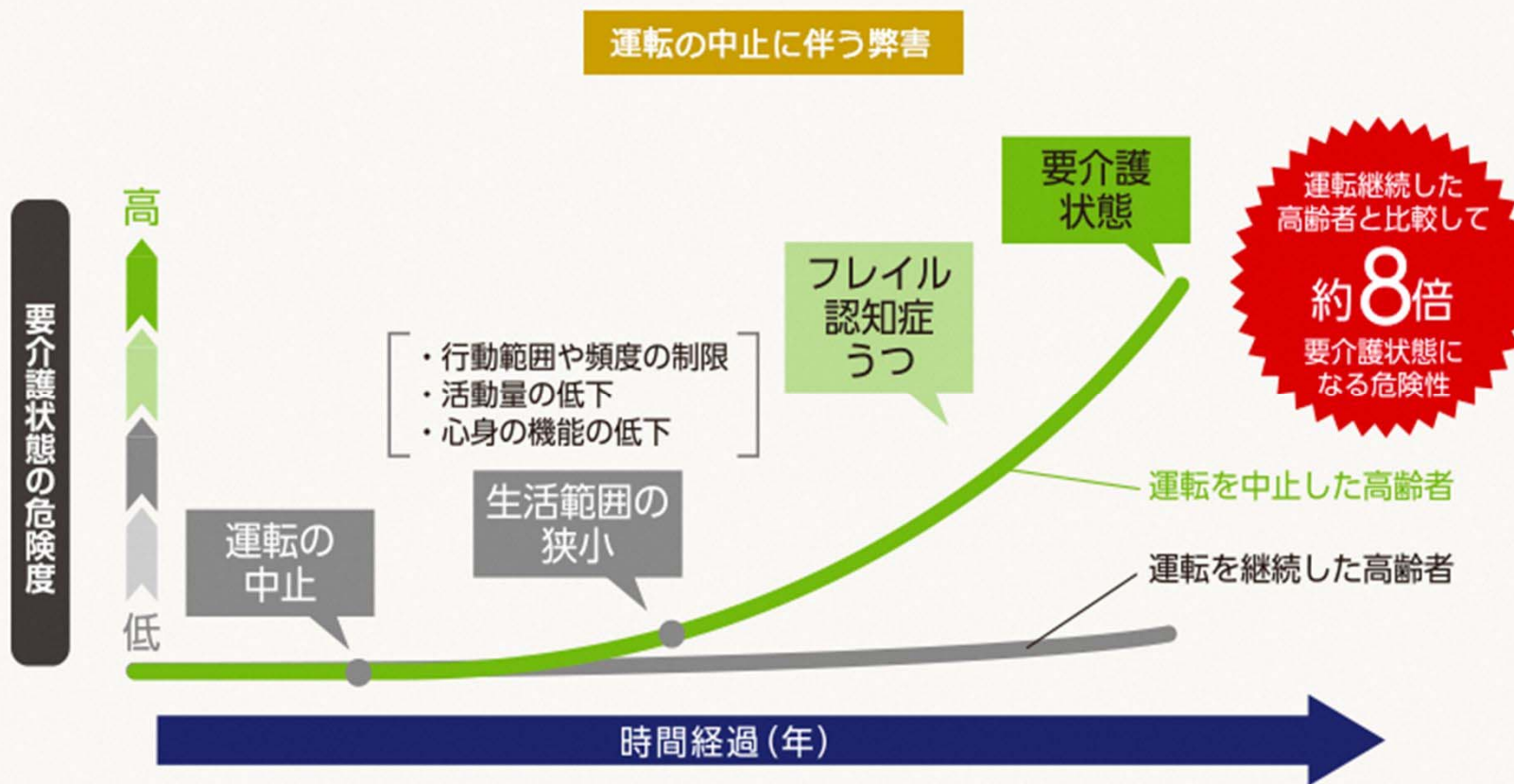
クルマに乗れないと、豊かな生活が失われる。
生活が不便68.5%、運転する楽しみが失われる10.1%



3. 高齢者が運転しなくなった時の弊害

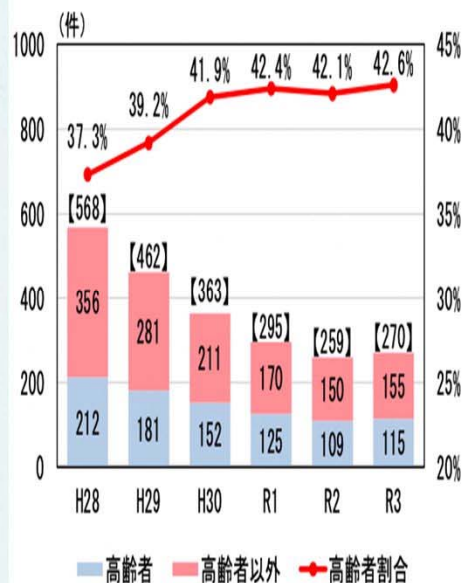
出典先: 国立長寿医療研究センター 運転寿命延伸プロジェクト・コンソーシアム

認知症リスクも4割増



運転を中止すると、要介護状態や認知症発症リスクが高まる。健康寿命の阻害要因に。社会福祉費増大の要因にも。

4, 高齢者は事故が心配

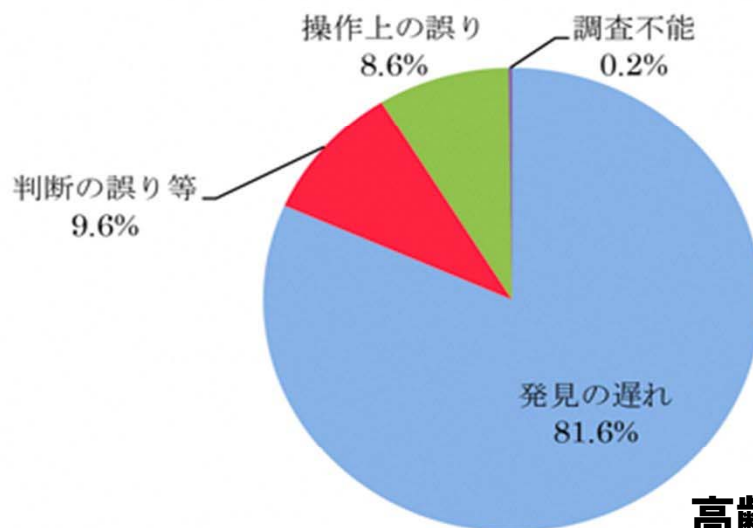


資料：長岡市

図 交通事故の推移

人的要因別にみた高齢運転者交通事故発生状況

高齢者の交通事故のうち高齢運転者（第1当事者）の人的要因をみると、**脇見や考え事をしていたことなどによる、発見の遅れ（約81.6パーセント）**が最も多くなっています。



高齢者の事故比率42%

身体の衰えから発見が遅れる81%

クルマの衝撃吸収材やIT活用は4大学と高専を擁する長岡の強みを活かす


発見の遅れ	判断の誤り等	操作上の誤り	調査不能
81.6	9.6	8.6	0.2

警視庁交通総務課統計（単位 パーセント）



事故が起きにくいハードと環境が必要

クルマは力が無くていいスピードは抑制、道路は反射ポールなど
携帯やスマホとクルマが連携、動くと位置情報を家族等に連絡

5. 考察

- ・ 高齢者になっても自らクルマを運転手することで、健康寿命が伸び充実した生活ができる。
- ・ しかし身体の衰え、「発見の遅れ」事故のリスク回避が必要。

提案＜高齢者でも車に乗れる環境をつくる＞

- ・ 速度を落とす。小回りの利くクルマ。パワーは必要最小限でいい。
- ・ 2030年CO2 46%減を考えると、エネルギーは小出力のEVがいい。
- ・ 遊休地にソーラー発電を設置し売電と共に、人が集まる充電ステーションを設置する。（春夏は現時点でも出力制御：安価に提供）
- ・ 道路は現状に安全を高める追加程度で済ませたい。
- ・ 温暖化による異常気象から、停電リスクを補完できればなおいい。

EV:年間の乗用車販売400万台と保有台数6200万台がEVになると、電力ピークは10～15%増。その電力増は原発10基、火力発電だと20基程度に相当。普通のEVでは電力不足が懸念される。更に充電設備は14～37兆円必要。

6、施策

	クルマ	エネルギー	道路	災害時
ハード	超小型モビリティ(長岡仕様にカスタム化)	100Vか単相200V 遊休地にソーラー、安価に充電	横断歩道や交差点に反射ポールなど設置(RFID活用もあり)	クルマは停電時電源に
ソフト	安全装備 長岡仕様、 携帯・スマホ連携で稼働・位置情報がわかる	どこでも充電OK:スマホ連携で精算(充電をきっかけに人が繋がる)	幹線道以外の道路の最高速度を下げる(雪路運転のスピードで)	避難所環境を改善するツールに 例えば扇風機を動かすなど

上記は少数バラバラではOUTPUTは出ない。チームで活動できれば。

参考) 超小型モビリティ

超小型モビリティの導入意義

低環境負荷な短距離移動手段
物流の効率化

地方都市、山間部の生活交通
通勤・通学の足

CO2の削減

新たな交通手段



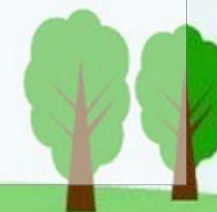
観光・地域振興

高齢者、子育て支援

観光地や地域住民の
活動・交流の活性化

高齢者の移動支援、外出機会増加
送迎行動が容易に

- 千葉県市原市は導入し、「SDGs未来都市」及び「自治体SDGsモデル事業」に選定。
- ミニカー規格だと1名乗車。2名乗車がいい。
- 平成27年から国土交通省が普及を進めているが、普及は足踏み。
- 普及のネック：
車体価格：超小型モビリティ160万円、ミニカー100万円
走行距離：50キロ～150キロ程度



終り

