

第5回道路の将来交通需要推計に関する検討会

平成20年9月8日

○事務局 それでは、ただいまより第5回の道路の将来交通需要推計に関する検討会を開催させていただきます。

それでは、早速議事に入りたいと思いますので、以降の進行は石田委員長にお願いいたします。

○石田委員長 それでは、お手元の議事次第に従って進めてまいりたいと思います。

まず、第4回の検討会議の議事要旨について、説明をお願いできますか。

○事務局 それでは、事務局より資料0ということで、前回の議事要旨（案）ということで確認ということでご紹介させていただきます。

まず、財団法人日本交通公社の林臨時委員から情報提供いただいたということでございまして、旅行手段の選択の話、特に近距離は自動車、中距離は鉄道、長距離は航空が多いという中でも、最近女性のレンタカー利用が増えているというデータもありますという話。

2点目でございますが、最近の旅行として「安・近・短」という傾向が見られるが、旅行が手軽になってきたといったことではないかという話。

3点目でございますが、旅行に行く人、行かない人が非常に二極化しているという傾向が出ているという話。

4つ目でございますが、本日の臨時委員のお二方とも非常に関連しますが、高齢者が非常に旅行に関心が高いという一方で、若い世代の関心が薄れている。そして旅行の中身もサイトシーイングといったものからレクリエーションといったところへ変化する傾向が見られるのではないかという話でございます。

5点目でございますが、滞在型の旅行形態というのは今現在まだ少ないが、これからは増えてくる可能性があるのではないか。そういったことが増えてくるとレンタカーの利用が増えてくるのではないかといった話でございます。

さらにその次でございますが、日帰りといった旅行が非常に増えているということで、その圏域も大きく広がっているという話でございます。また、今年の夏はガソリン価格の影響で減っているという傾向が見られているということです。

最後になりますが、訪日外国人ということでこういった方がどんどん増えていくであろうということ。最初は団体旅行で来るんですが、何回目かになると個人旅行に移ってくるというのが傾向であるという話でございました。

裏にいつていただきまして、日通総研の佐藤臨時委員からの情報提供ということでございます。

1点目でございますが、2050年という非常に超長期の推計というのは条件設定が難しいという話でございました。

あるいは、自営転換といった傾向はまだ今後も続くのではないかという話。さらに高付加価値化といった傾向もしばらくは続くのではないかという話でございました。

あるいは、生産拠点の海外進出という話でございますが、最近は海外需要向けのものが多いということで、これまでのような国内生産から出て行くといった傾向は薄れるのではないかという話。

さらに、そういった中で技術の高いようなところというのは日本国内でしかつくれないというところは残るのではないかという話でございました。

最後になりますが、サービス産業への移行というのが続くのであれば物流の需要は減るでしょうが、今後としてはものづくり回帰の動きといったものが出てくるのではないかという話をいただきました。

さらにその後、兵藤委員からの意見発表、プラス他機関ということで航空・港湾分野の需要推計についてということで紹介させていただきました。

前回の議事要旨は以上でございます。

○石田委員長 事務局でまとめられたものということですが、何か追加すべきこと等、もしありましたら今ご指摘いただけますでしょうか。

ないようですのでよろしいかと思えます。

それでは、本日のメインであります。大変お忙しいところ本日もお二人の臨時委員に情報提供と意見交換をお願いしております。

まず最初が、サントリー文化財団の佐藤さんでございまして、「若者のライフスタイルについて」ということで情報提供をいただいた後で、意見交換をしてみたいと思います。

では、早速ですが、よろしくお願いたします。

○佐藤臨時委員 サントリー文化財団の佐藤と申します。本日私に与えられたテーマは、若者の価値観の変化についてということなんですが、この検討会はかなり定量的に物事をとらえようと皆さん考えていらっしゃると思いますが、私がこれまでやってきましたのは、どちらかというと数値にはならないような時代の潮流をどうやってとらえるかというのがずっと研究の課題でして、20年前、平成元年にサントリーの中に不易流行研究所という小さな研究所ができました。そのときの設立メンバーで、2005年には研究所の名称を次世代研究所と変えて、若者に特化した研究をやっていこうということで始めまして。ただ、3年で一応解散ということにな

り、今年の春に、財団のほうに移ったところでございます。

この若者の価値観の変化についてなんですが、多分皆様方はどんなふうに遊んでいるかとか旅行するかとかそういうことをお聞きになりたいのかもしれませんが、私の主たる関心事というのは、若い人たちがどう自立していくかという話と、それから情報化が非常に進展した中で、コミュニケーションがどうなっていくかということでした。なので、きょうのお話もそういうところを詳しくさせていただいて、かなり想像力豊かに皆様のほうでそれをどうやって予測につなげていくかというのを考えていただくということになると思います。そのあたりをちょっとご了解いただきたいと思います。

ただ、若い人たちだけを調べていたのではなくて、生活の中の楽しみというのを前の研究所ですずっとやっておりまして、そのときに昭和生まれの人たちに世代間ギャップがあるのではないかと思ひ至りまして、首都圏の800人の人たちを1年間いろいろな形で追いかけて、それを調査、定量の調査と定性的な調査も含めて本にしております。それが一番小さくなっている左の「時代の気分 世代の気分」という本です。

その中では、昭和50年代生まれまでは調べなかったのですが、昭和40年代後半の世代を見てみますと、男女差みたいなものがだんだんあいまいになってきていて、男性だからこういう活動をするということがなくなっているなというようなことも感じておりましたので、変化の方向性を見極めるために次の昭和50年代生まれも少し調べてみようということで、それだけを単独でまた調べました。それがきょう話題になっている若者の価値観につながると思います。

その中でまたいろいろ問題意識を持ちました。というのは、若い人たちに夢を持ってとか日本の未来を担えとか言うわけですが、では若い人たちの夢とは何かということ。それは働くということ、社会との接点の中でどういうふうに彼らが価値観を形成していくかということと深くかかわっているのではないかということで、U35世代、アンダー35世代、最近こういう略称がよく出ますが、アンダー35世代という管理職になる前のサラリーマンの人たち、ここは男性だけを調べておりますが、その人たちがどういう意識を持って働いているかというようなことを調べてきました。

そこからつくったのがこの表ですが、実は、私たちは昭和30年代生まれぐらいに大きな意識の変化があったのではないかと考えております。それは、とりもなおさず日本が豊かになったというところの入口にありましたので、一番上の世代の人たちは、飛行場も欲しいし道路も欲しい、とにかく豊かになることを目標設定にできた世代です。

その次の世代、この真ん中あたりの世代というのは、すべてがある、基本的にものがそろったという段階で、では自分はどのような生き方をしていこうかということが大事になってまいります。

そうしますと、ブランド志向だとか、海外に旅行に行くだとか、グルメ志向だとか、小さな差異みたいなものをとても大事にする人たちです。本日たまたま朝テレビでやっていましたが、ジュリアナ東京というのが1日だけ復活したと。そういうところで派手に騒ぎたいとか、自分を誇示したいとか、そういう意識が結構高い世代です、この世代は。

ところが、一番下の世代になってきますとそういう意識がほとんどなくて、もうちょっと自然体でやりたいなとか、自分らしくやりたいなとかそういうことがあります。

これは仕事そのものとは関係ありませんが、例えばいじめとかそういうものが非常に世の中の的にも話題になったのはこういう下の世代です。きょうは心理の先生がいらっしゃるので余り勝手なこと言っちゃいけないのですが、みんなが同じようにできるようにになると逆に違うということにとっても意味が出てくるという、そういうところ辺りからいろいろ問題が生じているのではないかなということを感じております。

とにかく、この昭和30年代生まれから下と上とはやはりメンタリティが大分違う。

きょうの皆さんは、世代もいろいろいらっしゃいますが、都市の開発をどうしようみたいなことを話していても、上の世代の方はまだまだやるべきだという感覚です。それに対して若い先生方は、何をおっしゃるんですかという、全く相入れない意見というのが出てまいります。それはこういう世代的な差、目標設定の違いみたいなものと深くかかわっているのではないかと感じております。

今の話を簡単にまとめると、私は勝手にアナログ世代とデジタル世代と言っているんですが、アナログ世代というのは私たちの世代です。それは例えば旅行に行くにしてもお友達だから旅行に行っているんですね。でも、デジタル世代だと、旅行に行く友達、買い物に行く友達と目的によって相手は違っている。もっと割り切って非常に効率的に動くようになってきております。

今申し上げたように、欠落感から豊かさを志向した人たちと、生まれたときから豊かというのでは、やはりその目標設定がまず違うということを考えなければいけない。

アナログ世代は、努力すれば幸せになる、道はつくったら走るようになるのではないとか、やはり右肩上がりでみんなものを考えるんですね。努力というものが非常に意味があると思っていますから。でも、若い人たちは、ここは問題なんです、自分が頑張ったから世の中が変

わるとは思っていない。今の閉塞感とも関係あると思うのですが、なかなか若い世代がその閉塞感を破る力になってくれないところです。

目標達成、手続き重視。ところが、若い人たちはノンプロセスです。これは、実は車の業界もそうだったと思うのです。いつかはクラウンとかスカイラインとか。お酒も実はそうで、ウイスキーが全くそのとおりのので、いつかはロイヤルとかいって、みんな世間の評価と自分の価値と商品というものを合致させて考えていた時代がありました。ところが、そういう感覚は今の若い人にはまあないと思います。一番車のいいのを持っているのは一番若い人かもしれないような状況です。とにかく、プロセスを経て何かをやるとか、世間の評価によって持つものが気持ちの上で左右されるというふうなことはなくなってきた。多分アジアの国なんかではまだこういう傾向というのはあるのではないかと思います。高級車もどんどん売れているようですし。でも、日本においてはそういうことよりは、自分らしくいるための車とは何かとか、どうやって使えばいいのかというところに興味がいつているのではないかと思います。

「仕事、働き方」が私の専門で、今も文化財団のほうで成熟社会の労働哲学みたいなことをテーマとしてやりたいと思っているんですが、食べるための仕事を私たちはしてきた。生きるためには働かざるを得なかった。ところが、今の若い人たちは、ライフスタイルと仕事は一致させたいと思っています。もう豊かですから食べるためにガツガツやる必要はないので、自分の人生の中で仕事をどう位置付けたらいいかということに逆に結構真剣に悩んでいたり。それはフリーターとかいろいろな問題あります。ニートの問題もありますが、必ずしもそれはネガティブなだけではなくて、非常に前向きに悩んでいることも結構あるということがわかってまいりました。

世代研究から見えてくることというのは、社会の中の自分というもので私たちは生きてきましたが、彼らにとっては自分の中の社会というものがどんどん拡大しているのではないかと。それと、選択肢がない上の世代というのは、貧しかったですが、実は目標がはっきりわかっている、やりやすかった世代でもあるんですね。ところが、今の若い人たちは選択肢が多様にありますから、自分の選択に対して責任を負わなければいけないというしんどさを持っていますし、不安も持っているということが言えると思います。

それから、ものさしというのは、今までだったら仕事が一番でしたが、仕事も家庭も、それから自分自身の個人の時間というその3つを大事にするということがこれからの重要なテーマになってきています。これは多分まちづくりのあり方でも非常に大事なことだと思います。今までのように役割分担して地域を決めていったらいいのではなくて、1つの地域の中にこうい

う3つの要素みたいなものをどうやって実現するかということを考えていかなければいけないと考えております。

ここから若者の2つの調査をご紹介します。最後に研究所でやった2つのテーマなんですが、1つは若者の情報行動です。インターネット以前というのは若者というのは直接情報を得るといよりは外からだんだん、学校ですとか親ですとかそういう人たちによって情報を得ておりましたが、もう今はパーソナルメディア化しておりますので、一番情報を持っているのはもしかしたら若い人かもしれません。といいながら新聞は読んでいないとかいろいろありますが、直接外と受発信する能力を持っていますから、家庭の中においても家族の一員として情報を得るということではなく、個人として常に情報を持つようになってきております。

私たちは定量調査もやっておりますが、定量調査の前に仮説を決めないでなるべく若い人たちの情報をとりたいたいと思っておりますので、ワークショップという形をとっていろいろ情報収集をしております。それもまちづくりのワークショップのようなものではなくて、余り目的を決めずに、みんなにとって情報って何だろうというような漠然とした質問をしながら、何回も若い人と話していくといろいろなことが見えてきます。

そこでは、私たちが仮説として考えられるようなものではなく、若い人ならではの意見が出てくるということで、少しここでご紹介をさせていただいております。テレビとか新聞に対してロイヤリティはなくなっております。ネットが大事になってきているんですが、それにかわってコミュニケーションの変化というのがあります。例えばテレビはみんなの好みが違うから、話題にしない。昔はテレビが情報ツールだといっていましたけど、今の若い人たちにとってはテレビはそういうものではないです。

私たちがとても意外だったのは、年中行事で盛り上がるというような話がたくさん出てきました。これは、この研究会の前回の旅行の話でもリピーターが非常に増えて、同じところに何回も行っているというようなことが出ていましたが、年中行事は何回でも毎年楽しめるわけですね。逆に毎年あるからこそおもしろいというようなそういうものだと思います。とにかく紅葉を見に行ったりとか花火を見に行ったりとかそういう季節というものを楽しむということを非常に大事にしている。それはなぜかということ、共通の話題なんですね。共通の話題としてそういうものを認識しているということがわかりました。

次のページにこれをまとめております。雑誌とかテレビは友達とのネタ探しに使われていて、それからフリーペーパーとかウェブとかラジオとかいろいろなものを使っています。自分というものの核はあると思いますが、いろいろな形で自分を切り分けて、これをデジタル的な傾向

だと私たちは見ているんですが、学校の友達、旧友、バイト仲間、趣味の友達、ウェブサイトというさまざまな自分の出し方というのを持っています。今までのように一人の人間はいつも同じ顔をしていろいろな面を見せているというよりは、非常に多角的になってきているということが言えると思います。

その多角的な付き合いを永続させるために、実はオフ会と言われるようなものが頻繁に行われています。深くはないんですが、浅いかかわりは何回もあります。例えば今の人たち、旅行で言えば、卒業旅行を何回も行くという話がこの数年出ております。それはやはりいろいろな友達とずっと付き合い続けることができるわけです。ミクシィとかそういうメディアというのは実は思い出の上書きをしている状態です。なので、ずっと会ってなくても情報はきちんと持っている。なのでいつでも付き合えるという。たまには飲み会とか旅行とかを通じて直接的なコミュニケーションをとっていくというのも大事にしております。

ただ、広がっていますし、数も増えていますが、必ずしも深くなっているとは言えません。むしろ息苦しくなっている部分があって、今の若い人たちに聞くと、一人で部屋で携帯をやっているとか、インターネットに向かっているときに幸せという人が結構多くなっています。そういう意味ではなかなか動かない人たち。近場にはまだ動いていますが、段取りが必要な遠くはなかなか動かない人たちかもしれません。

もう1つは仕事です。希望のある仕事というプロジェクト、先ほどご紹介したU35世代のサラリーマンを対象にした本ですが、余り元気がなかったのでああいう本を書いたのですが。その後も何とか応援しようということで、若い人たちが自分の仕事をつくるために何をすればいいのかということプロジェクトでやっていこうと、この春までやっておりました。その紹介です。

大きく3つの傾向が言えたというところだけをご紹介したいと思います。

若者は先ほど自分が何かやっても社会が変わらないということを考えているのではないかと申し上げましたが、一方で非常に全能感のようなものを持っています。豊かになって育っていますし、余り失敗した経験もないので、やればできるという感覚は持っております。それがいろいろなところで逆にバリアになって新しいことができない。若い人は「いっぱいいっぱい」というような言葉を言ったりしますが、そこからどうやって脱却させるかということが大きな課題になっております。

次に、社会とか企業とかその受け皿はどういうふうにかえたらいいのかという、会社の想いと書いていますが、社会の想いというものとも関係していると思うんですね。先ほど仕事に対

しても、ライフスタイルと仕事を一致させたいといったように、非常に志重視の人たちです。具体的に動くのは難しいのですが、気持ちはあるんですね。その気持ちを社会がどう受けとめるかというところはとても大きくて、会社に入るときなんかもそういうお題目のように企業がある種建前で言っているようなことを信用して入って、実は会社に入ったら全く違ったというようなことでショックを受けたりとかすぐやめたいと言ったりとか。そこでなかなか自分が会社を変える側にはならないで、どうしても受身になってしまいますので、そこが難しい。

常にビジョンのほうをきちんと発信すればいい、企業はビジョンをきちんと位置付けてくれればいいのですが、実際の企業経営の中では数字にすぐ置き換わります。それは行政なんかもそうだと思うのですが、すぐ達成度とかそういうものに置き換わりますから、その中で若い人達の気持ちと乖離が出てきているというところがあります。その辺の目標をどう設定するかというのがとても大事になってきます。

次ですが、コミュニケーションというところで、実は非常に不便を感じております。これは意外だったんですが、お酒が売れない売れないと思っておりましたら、実は若い人は飲み会をもっとしてコミュニケーションをとってほしいとか、与えられたいんですね。びっくりしたのは、ロールモデルのようなメンターが欲しいというような意見も出てきて、やはり何かを例示してもらうことによってそこに近づくことができるんだと。いくつか企業の事例を調査しましたが、若い人が多い企業ではコミュニケーションをとるためのいろいろな場をつくったり機会をつくったりしております。そういうのがあると、他部署の人の仕事がわかる。これは行政マンの人が言っていましたが、全く縦割りになっているので、隣の人が何をやっているかわからないんですと。そういうことから脱却して、全体として何をやろうかということがわかるというようなことを言っていました。

こういうことが仕事の中で問題だと言っていますが、多分、これからの何かモデルを考えていかれるときにも、こういうメンタリティの人たちをどうやって動かしていくかということを考えていただかなければいけないのではないかと思います。

ここから次は私が普段思っていることなのですが、将来の交通需要に関わるライフスタイルの変化として、子どものいる標準世帯というもの自体がもう本当に少なくなっているのではないかという認識をまず持つ必要があるのではないかと思います。首都圏とかでは特に単身世帯が増加していますし、単身者と夫婦のみの世帯であれば、車というのはどういう使い方をするのだろうか、やはりそのあたりの標準世帯とか世帯当たりの車の数というようなことで考えるのからちょっと脱却して、ライフスタイルをもう少し細かく見ていかなければ需要予測が

できないのではないかという気がいたします。

それと、これは先ほどから言っておりますが、若者の車に対する気持ちはやはり上の世代と違いますから、数年で新車に買い換えるなんていう気は毛頭ないと思います。もし本当にかわいい車が見つければ、それをいかにかわいがるかというようなことだと思いますので、自分にとっての心地よさ。これはいい車に乗ることは抵抗感があります。なぜかという、先ほどのいじめの問題ではないですが、自慢になるんですね。うんちく話もよくないんです、実は。そういう話はよくなくて、NHKの「熱中人」に出てくるようなばかばかしいことをやっているみたいなのは許されるんですが、結構そのあたりの気持ちというのも違ってきています。だから、ハンドリングがよくて環境にやさしい、逆にうるさくない、なので軽とかでいい。軽のほうが最近中古でも高く売れるような状況もあるようですが、そういう自分にとっての車というものの意味付けというのは変わってきている。レンタルやシェアでよいというものもあるかもしれません。熱中人でないのであれば。

若い人は非常に情報化が進んでいますから、コストパフォーマンス意識は高いです。その辺で持たない選択というのも十分ありますし。私たちの仲間が転勤して、東京に転勤になった場合、車を売るという人たちはよくいます。

旅行をしても、移動よりホテルでのんびりというタイプの旅行を日本人もやり始めているのではないかと思います。実は世代のギャップの調査をするときに、旅行の調査を先にしていたんです。旅行のスタイルとか旅行の意識というのが世代によって非常に違うなということがわかって、若い人たちはリゾートで1日本を読んでいるようなことがもうできるようになってきています。沖縄とか北海道とかすごく今人気ですが、ああいうところに行って、みんなそんなに動いてはいないです。私も最近沖縄に行きましたが、4泊5日で行って、4,000円しかガソリンを使わなかったという、同じようにホテルで過ごしている人たちがいますから、やはり移動の感覚とか旅行、非日常の感覚とかそういうものが違ってきている。逆に日常を違う場所でやるような感覚になってきているのではないかと思います。

自然にやさしいライフスタイルというの、ライフスタイルと仕事を一致させたいとか、ライフスタイルコンシャスになったときに、やはりそういう環境問題だとか。それは声高に言うようなものではなくて、自分の中の小さな満足のようなものかもしれませんが、自転車を使うようになったとか、歩くのがいいとか。雑誌でもどんどん売れているのは本当に自然系のナチュラル系の雑誌ばかりですから、若い人たちの興味というのはああいうところに、実際買わなくてもいっているのは確かなのではないかと思います。

以上、最後は私が普段感じていることなのでどれだけ実現するかわかりませんが、少しご紹介をさせていただきました。

○石田委員長 興味深い話、ありがとうございました。

意見交換をしてまいりたいと思いますが、ご質問等ございましたらお願いします。

○豊田委員 お話の中で、既にこのきょうの対象になったグループはどちらかというとな動かないと、どうやって動かすか皆さんで考えてくださいと投げられたんですが。どうやったら動くとお考えかというのと。

それからもう1つは、この対象世代がこのまま年をとっていくとどう変化していくように見えますか。

○佐藤臨時委員 私は、ファッションは変わるが、トレンドは変わらないと思っているんですね。なので、この人たちは、多くの方は動くことに価値観を見出していない。二極化はしているとは思うんです。例えば海外に留学しようというようなすごく旺盛な人たちもいますし、全く動かない、家が好きという、8割近くいますかね、6、7割はいると思います、そういう人たちと2つに分かれている。

ただ、チャンスがないというのもあると思うんですね。なので、かなり強制的にやるとか、それは強制的に旅行に行けということとはできないんですが、例えばコミュニケーション願望はありますから、何かに参加するとそこが突破口になる。例えば京都では京都学生祭という動きが結構活発で、オール京都なんです。大学、専門学校すべてを入れて大学祭のようなことをやっているんですね。さきほどのコミュニケーション願望というのがありましたが、ああいうものに参加しはじめると人間ってやはりおもしろい体験を、そこは確実に次のステップにいきますから。コミュニケーションができると、新しい可能性ができるわけですから。巣ごもり型のコミュニケーションではない人たちとの出会いをどうやってつくっていくかということは結構重要ではないかなと思っています。今若い人たちはどちらかというと専門領域に特化していますが、そのことに対する飢餓感みたいなものを持っていると感じております。

○原田委員 自動車とは余り関係ないのですが、今の若者の特徴を聞いていると、そうだなと、自分の近くにいる若者もおっしゃっていることで考えると理解できるところがいっぱいあるなと納得するところが多かった話なんです。そういう人たちを見ていて心配なのは、この人たちは将来はどうなるかという、その人たち自身が将来自分たちがどうなるんだということについて何か見通しというかこうなるんだというようなことを持っているのか。やはりそれはニートとか何とか、ライフスタイルにあわないから働かないとか動かないとか言っていたら、結局

自分が暮らしていけないのではないかというそういう不安感のほうが大きくて、どこかでやはり変わるのではないかと思うんですが。

○佐藤臨時委員 将来については、上の世代の責任がこれは重要だと思っていて、上の世代が保護するのではなく、いかにはしごを外すかだと思うんですね。海外7カ国の調査をしたことがあります。スウェーデンとかイギリスとかフランスとかイタリアとかアメリカとかで調査をしましたら、やはり自立に向けて育てているんです。自立というのは自分で考えて自分で失敗するというのを前提に育てているんです。日本の場合はそうではなくて、よかれと思って保護をするというのがスタイルになっているんですね。

なので、今成人を何歳にするかというような問題もありますが、やはり早い時期で子どもを家から出してしまうという、子どもが自分の責任範囲の中で行動せざるを得ないような厳しさみたいなものをもう少し上の世代がやることだと思います。

今の少子化の問題は結構、パラサイトシングルといわれたような、親世代との関係もあります。私も子どもが二人おりますが、下手をしたら面倒見のいいお母さんにずっとついておこうと思っているのは見え見えなので。そうではなくて、自分で生きるためには何をしなければいけないんだと、親は頼りにならないということをいかに見せるか。

そういう意味では非常に精神論的な話になってしまうかもしれませんが、やはり1つその辺は考え方を変えていけば、若い人たちに能力がないわけでは絶対ないと思うんです。逆に昔以上に能力を持っている可能性もあります。たくさん情報を持っていますからありますので、そこを發揮させるための仕組みをつくっていけば、自分たちでやればできると私は信じております。

○鈴木委員 先ほど車を持たない選択もありますというお話があって、レンタカーでもカーシェアリングでも構わないみたいな、それに関してなんですが、例えば自分の経験からすると、免許を取って、車の運転に自信が持てるようになるまでにやはりこのぐらいは乗ったとか、ある期間集中していろいろなシチュエーションに出会ったという、そういう蓄積があって初めて自分はもう一人前のドライバー、街中を普通に走っても迷惑かけないドライバーなんだという、それまでって結構経験値がないとそういうふうに思えなかったんですが。例えば免許取ってペーパードライバーでレンタカーを借りる若者とか結構多いと思うのですが、全然平気みたいな感じで帰ってきているように思います。

そういう裏づけのない自信というのはどこからきているのか。車の運転に限らず、全般そうなんですが、若い新入社員とか見ていると、若者の裏づけのない自信というのはどういう価値

観とかライフスタイルとかからきているのか。それはこの交通需要ということに関していうとレンタカーとかカーシェアリングに関係しているんですが、その辺はどうお考えですか。

○佐藤臨時委員　うちも娘も最近北海道旅行に行ってレンタカーをして、ペーパードライバーですよ。もう親のほうがよく生きて帰ってきたという感じでしたが。本当にロストプロセスなんですよね。プロセスなく生きられる、お金さえあれば何とかなる、携帯さえあれば何とかなるという社会にもうなってしまうんですね。事故があったらもちろん電話するわという感じで、そしたらだれかが助けてくれる。自分で失敗してそれをフォローしてひどい思いという経験はほとんど多分ないですね。それをかなり勇気を持ってそれをさせなきゃいけない。レンタカーして死ぬかもしれないと思いながら仕方がないから行かせましたが。でも、その中でやはり学んではきてますね。それは禁止するよりは危険ですが、ある程度やりたいと言えばやらせてやったほうがいいのかなと思います。

そのロストプロセスなのはずっとロストプロセスなんです。豊かになってから、プロセスを経なければ何かができないということはなく、24時間コンビニは開いていますし、携帯があれば海外からでもつながるし、メールも来ますし、もう便利な社会というのは一人一人が未成熟で生きられる社会だと思います。だから、そこは実はなかなか元には戻らないと思います。それが人間そのものの能力をだんだん阻害すると非常に問題だなというところは危機感としてはありますが、基本的にはその方向で進んでいると思います。

○豊田委員　今のお話に関係するんですが、私の友達がずっと教師をやってきて、今のグループが2つに分かれて、下のほうは向学心がないのに自分はもう一応できている人間だと思っていて、だから今話のあった裏づけのない自信を持っている。上のグループは、向学心はあるんだが、トップにいてもその先何をしようかという目標がないという感じなんだと。

今のお話を混ぜて言うと、どこかで突き放さなきゃいけないのですが、突き放すタイミングを間違えると世の中混乱させるというか犯罪に走る、そのタイミングというのは非常に難しいと思うのです。

○佐藤臨時委員　海外で聞いたのは、思春期の15歳ぐらいが一番大事だと言っています。日本が一番そこがアウトソーシングで塾に行っている世代で、一番親との関係が薄くなっている世代なんですね。そこら辺やはり成熟をしている国というのは考えているなというのが海外で聞いて思ったところです。

右に行くか左に行くか一番悩んでいるときにきちんと社会というものを提示する、自分が何をやりたいか言わせることは、それを通すことではなくて、議論のきっかけだと思うんですね。

社会がどうなっているかとか、どういう危険があるかとかどういう選択肢があり得るかということをしちんと俎上に乗せるというタイミングだと思うんです。日本の場合はそれがなくても、レールがきっちりありまして、いい大学、いい高校みたいなところになっていて、多分問答無用みたいになっているのではないかなという気がいたします。

○兵藤委員 今海外の比較の話が出たので、1つお伺いしたいんですが。日本の場合は余り外に出ないとか、車にも乗らないとか。その要因が、きょうのお話ですと、我々の大体共通認識なんです、インターネットだとか携帯電話だとか、何しろ豊かになったと。しかし、それは海外でも共通の条件ですよ。

そうすると、海外でも大体日本と同じように余り外に出ないとか、車にも、旅行もしませんねとか、そういう傾向があるのかどうなのか。ないしは先ほどの話ですと、親子関係のあり方が違うのが決定的な要因で、海外ではそんなことはないのか。何かその辺の海外と日本の交通需要というそういう意味の比較みたいな、何かもしあればと思います。

○佐藤臨時委員 全然交通需要を考えてなくて、家族のかかわりとかだけを考えていたので、余りそういうのは考えていません。ただ、海外では18歳ぐらいで自立するまでの間は、逆に親に非常にコントロールされているなという感じでした。日本の場合のほうがむしろ野放図です。信頼されてというか、あることだけやっていたらほかはいつでもいいという感じです。例えば見る番組のテレビなんか非常に監視されていましたし、いろいろきっちり見られているなというのが感想でした。

旅行なんかは、結構家族旅行でそれこそ別荘、この前のデータにも出ていましたが、旅行の意味がやはり違って、友達の家に行って一緒にコミュニケーションするとか、コミュニケーションスキルの練習なんですよ。そういうのはよく出てきていました。いつも同じところに何家族かで行きますというような、子どもと一緒に連れて行きますというような話はしていませんし。

スウェーデンのサマーハウスなんかは、不便なところにある。不便なところで人間として生きるためにどういう営みをするかをここで家族で学ぶんだみたいなことを言っていました。その辺もちょっと日本の旅行形態とは違うなという感じがしました。そういう旅行なんかもうまく活用されているんですね。そこをもうちょっと学ぶべきだなというふうに感じました。

○岡本委員 消費に関する価値観というのは日本人というのはコロコロ変わると思うんです。90年代というのはバブルのせいもあるかもしれませんが、高級志向でいかに高いものを買ってきたと見せびらかすか、2000年ぐらいになってからいかに安いものを、1,000円で買ったんだ

と見せびらかすか、だから、随分と変わったと思うんですが。それはこの世代が、それぞれの世代が突出してきたからそういうふうに見えるのか、それとも世の中全体としてそういうふうに変わっているのでしょうか。

○佐藤臨時委員 今でもアラサー、アラフォーと言われる人たちは非常に消費意欲が強く、やはりどんどん気持ちいいことをしたい、自分にごほうびをあげたいという世代だと思います。次の人たちはそうではなくて、もうちょっと自然体でいきたいという志向が強まっていると考えています。

○石田委員長 私は昭和26年生まれですので、走り続ける頑張り世代なんですが、学生と話をしましたら、何か圧倒的に好奇心が薄いなと思っているんですが、それは私と角度が違っているからそういうふうに見えているだけなのかなという気もするんですが、何かベクトルの大きさだけで言うと、彼らは彼らなりの好奇心の強さがあるって、そういうふうに理解してもよろしいんですか。そう理解できたほうが何か安心できるんですが。

○佐藤臨時委員 それは一概には言えないと思いますが、ただ広くさまざまなものをアナログ的に興味を持つということが少なくなっているようには思うんですね。だから、どこか特化して1つのことは非常に集中して知っているが、じゃあ全体のバランス感覚があるかというそれはなかなかない。それは情報化ということだと思うんですが。非常に効率よく検索はできるが、周りの隣のことはわからないでいいというのが情報化ですから。

もう一回そのアナログ的なところを見なきゃいけないのではないかというのは思っていて、実は本の宣伝をさせていただくと、最近「成熟し、人ますます若くなる」という、八十歳を過ぎた人たちばかりにインタビューした本を出したんです。それは古い人たち、四手井さんとか、建築家だったら大高さんとか、下河辺先生とかそういう方々ですが、非常に広い知識の中でいて、それから地に足がついているような意識もありながら世の中のことを考えているという、そういう広がりを持っていました。今そういう人たちが育つのはなかなか難しくなっているのではないか。やはりもう一回自分の専門特化だけで何かを判断するのではなくて、もう少し広い視野から鳥瞰的に世の中を見るということ、特に行政マンの方には必要だと思って本をつくったので、よかったら読んでいただきたいと思います。

やはりものを決めていくというのはそういうことで、自分の穴からだけ見ていたではだめだと思うんですね。そこはこれから非常に大きな課題、情報化の負の部分はどうやって払拭していくかというのが大きな課題ではないかと思います。

○鈴木委員 またちょっと変な質問なんですが、デジタル世代ということなんですが、彼らの

機械に対する擬人化、一時A I B Oとか出ると20万円もするのに予約殺到とか、機械に対して仲間とか、要は擬人的な感情を持つというような傾向があると思うんですが。それが例えば将来車というのが、今はただの走る、黙っている道具ですが、例えばそういうものと話をしたりとかそういう機能が仮についたとしたときに、車というものがパートナーみたいな、人間同士の付き合いではなくて、車というものに対してそういう感情を持って、もっと密な関係になっていくような可能性というのは想像されたことありますか。

○佐藤臨時委員 私が一番ショックだったことは、子どもが一時ゲームにはまっていたときに、ゲームではなくてもっと現実の社会を見なくちゃと言ったら、いや、ゲームの中に人生があるみたいなことを、砂場に人生見たようなことをゲームに関して言ったので非常にショックを受けたんですね。すべて計算され尽くして提示されたものがそうは見えなくて、自分に見えている部分だけを見ているんだなという感じがして、そこは非常に怖いところだと思います。

○根本委員 我々にとって車というのは友達なんかと濃密に付き合う1つの手段になっていたのかなと思うんです。私も28年生まれ、青森県で育ちましたから、豊かな環境の中、中学、高校に通い、その後東京へ来たんですが。塾もないところで育ちましたが。大学へ入ってお酒を飲むにしてもマージャンをやるにしても、数人のグループでワイワイガヤガヤやってますよね。大学院生ぐらいになって友達のだれかがポンコツを買ってきて、エアコンのついていない車であっちこっち遊びに行ったりするわけですが。やはりそのときも濃密な付き合いですよ。

ですから、人間関係に息苦しさを感ずるとかいう人は多分そういう数人でワイワイやるのは多分息苦しいのかなと思います。そうすると、車で2泊旅行とかして、途中で仲が悪くなってしまふのが怖いと思ったら、やはりなかなか乗ってもらえないのでしょうか。簡単になかなか状況はよくなるのかと思ったのですが、そういう理解でよろしいでしょうか。

○佐藤臨時委員 結構少人数のコミュニケーションは苦手なんですね。というのは、本音を言わなければ場がもたないですが、それは結構しんどいと感じている。一方で大人数で盛り上がるのは大好きなんです。それは自分を出さなくてもその場のノリでいけて、すごく満足をしているわけではないが、それなりの満足感はあるんですね。結構そこが難しいところで。二人とかだと非常に息苦しく感じてやり場がないというのは言っていますから。たくさんで乗る、それこそ貸切でどこか行くほうがだんだんよくなるかもしれないような、そういう感覚かもしれません。

なので、本当にドライブが趣味という話は聞かないし、ドライブに行ってくるというのも余り聞かない。目的がある場合に、それも割とたくさん的人数で行って、例えば野球を見に行く

とかカウントダウンをしにいくとか、何かそういうような使い方だと思うんですね。

○豊田委員 空気が読めないのではなくて、空気にのりたいと。

○佐藤臨時委員 安心なんですね、のってれば。なので、すごく排他的なので、そういう人はどんどん除外されていってしまって、一緒に乗れる人たちだけが集まっているようなグループ形成になりがちですね。

○豊田委員 その人たちをのせて動かせるにはどうすればいいんでしょう。もう私らの世代の旅行の楽しみとかそういうのを教えても多分全然ベクトルが違うでしょうから。どうすれば、動くことの楽しみを教えられるんでしょうか。

○佐藤臨時委員 難しいですね。動かないことを楽しみにしている人たちを動かすのは。でも私たちは異日常ということばを使う、非日常ではなくて異日常を旅行に行つて楽しむ。なので、旅行に行ったらその地元の市場に行くとか、そういう一見日常だが、自分にとってはちょっと違うというのを楽しんでいる。全く旅行が嫌かというとなんなことはないと思うんですね。ただ、ハードルは前に比べてずっと高くなっていて、海外旅行なんかに対する興味、関心というのかなり狭まっている。一部の人はもちろんありますが、狭まっていると思います。

○岡本委員 車とは関係ないんですが、我々、僕は40年代生まれ、ひょっとしたらワンランクアップ消費世代なんですけど、勤勉実直世代の親から教育を受けていたりする。そういう意味では、ある種の価値観は引き継いでいると思うんですね。ひょっとしたら共通にどこかの部分は変わらず残っている価値観というのがどこかにあるのかと思うのですが。

○佐藤臨時委員 その世代は残っています。でも、今例えば平成時代に結婚して子どもを生んだ人たちは平成ニューファミリーという言い方をしていますが、家族内で同質価値観です。だから、小学生の子どもとお父さんは同じマンガを見、同じゲームをやって、逆に友達であることがいいことになっています。だから、違う価値観の葛藤というのは我々の世代には確実にありましたが、そういうものは今の日本ではどんどんなくなっているというところに今きていると思います。

○石田委員長 全能感という話がありまして、それは環境がもたらしたものであると理解していたんですが、その環境というのはすごく脆弱なもので、どうなるかよくわからないという思いがひしひしとあるのですが、そういう雰囲気若い人たちは持っているのでしょうか。

○佐藤臨時委員 環境が変われば彼らは急に頑張る子になる可能性は十分にあると思います。なので、場をどう与えていくか。こういう環境だからそれにしかるべき子どもたちが育ってきていると考えるほうがよいと思います。海外は成熟ということに対してもう少し真剣に考えて

いる。家族であることに対してももっと真剣なんです。日本は割とあるがままで、言葉は交わさなくてもお互い理解できると思いがちですが、合理的に考えたらやはり会話をしなければ無理だろうと思います。

なので、少しそういう意味では個人というものをどうやってきちんとお互いうまくやるかを考えたらいいし、子どもの力を出すということは何が必要なのかということをもう少し考えてみればいいのではないかと思います。

○石田委員長 ちょっと大昔の話になるんですが、ニューディールの際にルーズベルトがシビリアンコンザベーションコープス、CCCというんですが、失業している若年層を陸軍式のキャンプに隔離して、徹底的な生活規律と愛国心と技術ですね、無線とか機械とか車の運転とか、そういうのをやりまして、物理的にも随分いろいろな社会の基盤をつくったんですね、道路とか。それとともに、実は第2次世界大戦はCCCが勝ったのではないかと。そこを出た人たちがいろいろなヒーローになったんですね。ですから、日本でもそういうことをしたほうがいいのではないのかなとか最近思っているんですが。

すみません、余計なことを申しました。

ほかにいかがですか。

どうもたくさん新鮮な視点をいただきましてありがとうございます。決して単純な話ではないということがよく理解できたように思っております。どう定量化してモデル化するというのは至難のわざで多分難しいのではないかなと思いますが、ヒントにして需要予測を頑張ってみてほしいと思います。またご意見ご指導をいただきますようお願いいたします。

どうもありがとうございました。

それでは、きょう2番目の情報提供を、熊本大学の医学薬学研究部の池田先生からいただきます。「地方部の高齢者の自動車利用について」ということでプレゼンテーションをお願いします。

○池田臨時委員 熊本大学の池田でございます。きょうはお招きいただきましてありがとうございます。先ほどから拝聴していましたが、まさに精神医学的な議論が続いて、非常に興味深く伺いました。私は臨床精神科医でございます。

ちょっと自己紹介を兼ねて。これが今私がおります熊本大学の本部にあります、旧制第五高等学校の校舎です。これ明治時代の建物がそのまま残ってしまっていて、重要文化財です。それから、これが2年前まで私がおりました、私は愛媛大学の精神科の助教授から熊本大学に移ったんです、が。愛媛大学の近くの松山市にございます道後温泉の本館です。これも明治時代の木

造建築で重要文化財です。

この共通点は何かと、もちろん私はこっちからこっちへ赴任したんですが、同じように赴任した人がおりました、夏目漱石です。夏目漱石「坊ちゃん」に書いてあるとおりで、1年間松山にいて、田舎で東大から来ました大げんかをして、第五高等学校の英語の教授としてやってまいりました。こちらは松山よりは気に入ってくれたみたいで、6年か7年ぐらい教鞭をとっております。

こういう話をしますと、先ほどのジェネレーションギャップではないですが、精神病院の院長先生とか名誉教授の方は大変喜んでくださるんですが、医局員はほとんど本を読んでないみたいで、無反応です。こちらの代表作はご存じのように「坊ちゃん」です。こちらの代表作は「草枕」なんですね。精神医学的にも非常にこれは重要で、夏目漱石はこの後東京に戻ってきて、ご存じのようにイギリスに留学して、そこで精神的な変調を起こします。半ば強制的に日本に帰らされて、そのリハビリとして書き始めたのが小説なんですね。その最も初期のころの代表的な2作がこの「坊ちゃん」と「草枕」ということになります。

そろそろ本題にいけますが、私自身はこうやって田舎で精神科医をやっている、特に愛媛時代に厚生労働省の班研究で、もともと老年精神医学が専門なものですから、認知症の患者さんの自動車運転と権利擁護ということ、非常に切に田舎におりました感じたものですから、研究班を立ち上げて3年間、その後もずっとやっておりました。来年ようやくその一部が制度化されることになっています。そういう意味でのお話を少しさせていただこうと思います。

認知症というのはある意味では高齢者の自動車運転の象徴的な面も含んでいますので、そこから得られた知見をご紹介させていただきます。

今ご存じのように、大学病院も医師不足です。臨床の教授が今一体何を考えておるかという、どの病院を維持するためにどの地域にどのくらいの医師を派遣するか。例えばきょうもいっぱい若者が帰ってきていますが、土曜日曜にかなりの遠隔地にも応援に当直に出しますが、月曜日の朝帰ってくるのにどのくらい交通に時間がかかって、何分だったら開始に間に合うかとかそんなことばかりやっています。

あるいは、精神科の患者さんの場合、免許をお持ちでない方もたくさんいらっしゃる、患者さんが最寄りの地元の病院に通院するためのシステムはどうか。どの病院を補強すれば患者さんの多くが円滑に通院できるかというようなことをやっていますので。そういった意味ではかなり田舎の交通事情には詳しいと思いますので、そのあたりのお話をしたいと思います。

まず初めに、一般的なお話なんですが、今の高齢者の運転免許の保有実態と、それから交通

事故がどれぐらい起こっているかということの概略をお話しします。それから、日本において高齢者の運転対策はどのようになされてきたのか、法律の一部をご紹介します、メインは愛媛県でやりました65歳以上の地域住民の自動車運転に関する実態調査というお話をさせていただいて。最後に私の意見を少し述べたいと思います。

初めにお示ししますデータは、高齢者の運転免許保有率の変化でございます。ブルーは1982年、真ん中のグリーンが92年、薄いブルーが2002年のデータでございます。ごらんいただきますように、各年代右肩上がりに免許保有者数が上がっている。特にこの75歳以上ですね、1982年の場合にはほとんどゼロとっていい。免許を持っておられる方、この世代がこれから恐らくは少なくとも地方では自動車運転を続けられるだろうということがこのデータから言えるわけです。

もう1つは、男女の運転免許の保有率なんですが、今、高齢者の免許保有率がどんどん上がってます。ただ、今の恐らく70歳以上、特に75歳以上の場合、このデータを見ていただいてもほとんどが男性のドライバーです。ところが、これからはどんどん女性ドライバーでなおかつ高齢者で自動車を運転される方というのが増えてくるのが確実でございます。ですから、これから女性の高齢者のドライバーに対する対策をどうするか、自動車の構造も含めてですが、このあたりが大きな視点になると。現在はほとんど高齢者のドライバーというのは男性のドライバーを指すと考えていただいていいと思います。

これはちょっと古いデータで恐縮なんですが、65歳以上の運転免許保有者数がどのくらいの勢いで増えているかということです。1993年から2003年でも倍増しています。現在は既にもう1,000万人を、恐らく一昨年ぐらいだったと思いますが、65歳以上の運転免許保有者数は1,000万人を超えています。しかも、後で実際のデータを出しますが、高齢者の場合に限って言えば、ペーパードライバーは非常に少ないです。免許を持たれていると運転をされている方が若い世代に比べて圧倒的に多いので、これが増えていっているということはまさに運転している高齢者の数も増えていっているということかと思えます。

これは愛媛県警の依頼で安全協会と一緒にデータを解析したときのものですが、これは非高齢者ですね、65歳未満の方の自動車運転中の事故と、それから赤い色が自転車運転中の事故、歩行時の事故ということで。1つ言えることは、当然ですが、若い世代は自転車運転中とか歩行中にはほとんど事故は起こしていない。ただ、自動車運転中の事故もごらんいただきますように、ほぼ横ばいです。若い世代ほど逆に減っているという傾向がございます。

これが前期高齢者のデータです。すなわち65歳から75歳までの高齢者のデータですが、これ

もちょっと右肩上がりですが、若干増えている程度でございます。

これが後期高齢者、75歳以上のデータなんですけど、見ていただけますように、絶対数はもちろん少ないんですが、後期高齢者の場合は歩行中の事故も自転車運転中の事故も結構ございます。ただ、自動車運転中の事故は非常に増えています。皆さんは東京にお住まいなので余り実感ないかもしれませんが、田舎ですと毎日のように新聞に高齢者の方が自動車に乗っていただかをはねたとか、自分で崖から落ちて亡くなったとかというような記事がございます。きょうも熊本でも何件かございました。

このようにとにかく75歳以上で自動車運転中の事故が増えているということが非常に対策上重要になると思います。

これは日本における高齢ドライバーに対する対策なんですけど、法律的に実施されたのは1998年が初めてだと思うんですが、このときに初めてご存じの免許の返納制度というのができました。ただ、ご存じのようにほとんど返納は進んでおりません。一部の行政では一所懸命返納を促進しているんですが、実態として進んでいない。

次に、1998年に75歳以上の免許更新時に適正検査と実車教習というのが設けられました。2002年にはその年齢が引き下げられて、70歳以上です。現在これが実施されています。ですから、70歳以上で免許更新時には必ず適正検査を行う。ただ、これはより安全な運転のための指導であって、ここで運転をやめさせられることはまずありません。重度の認知症の方でも大体これはパスします。で、来年から新たな法律ができるわけですが、認知症でいえばここで初めて特別な手続きをとれば認知症の自動車運転にも法律の網がかかるようになったということがございます。

では、その高齢者はどこかで運転をやめないといけないのか。当然認知機能だけではなくて、視力とかあるいは体の反応速度とかすべて当然衰えていきますので、どこかでは恐らくやめないといけないというのは高齢者ご自身も思っておられると思うのですが、ただ、現実問題として多くの高齢者は実際には安全運転をする能力があるわけです。そして、今の日本の社会、特に田舎に行けば行くほど自動車というのは日常生活の必需品になっています。ですから、後のデータでも出てきますが、自動車運転をやめることが即地域社会からの孤立というか、地域での生活の破綻につながるというようなことが出てきております。

ですから、認知症を中心に考え、あるいは交通安全を中心に考えますと、当然年齢とかそういうものではなくて、自動車運転能力自体の評価をして、やめるならやめるということをしなないとだれも納得されないだろうということです。

きょうの主題は後の2つですが、より長く運転できるような支援策は何かということ。もう1つは、運転を中止した後の地域で生活をするための支援が何かできないかというようなことを最近は考えております。

ここでこの厚生労働省の班研究をやったときのアンケート調査をご紹介します。今から大体6年ぐらい前にやった調査なんですけど、これは愛媛県の旧I市でパイロットスタディをやりました。これは後でデータが出てきますが、いわゆる地方都市でございます。そこで100人ぐらいの方、90%以上の回収率なんですけど、老人会の方に協力してもらって、そこで幾つかの質問項目をつくって、そして愛媛県の山間部ですね、これN町という私が10年間フィールドワークをしていたところなんですけど、その965名の高齢者の方のアンケート、それから、これは大阪のS市です。ここで1,732名の方、どちらも回収率70%以上ですのでかなりの集団を代表している数だと思いますが、そこでアンケートをしました。

こんなふうには人口もきれいに分かれておりますし、いわば四国の山間部と、それから地方都市、都市部と書きましたが、大都市圏の一翼だと思いますが、大阪のS市。人口密度もこのように非常に大きな差がある3地域でアンケートをとりました。

まず、公共交通機関までかかる時間と、それから利用状況を聞きました。当然大都市ほど公共交通機関の利用率が高い。80%ぐらいの方は10分以内で利用できる。田舎に行くほどそういうわけにはいかないということでございます。

では生活に公共交通機関は、今の生活に必要なかという問ですが、これも先ほどのデータを反映して、大都市部では必要だと思われる方が75%ぐらいいらっしゃるわけです。どちらかというと必要という方も入れると90%ぐらい。ところが、田舎ですと、もう今の公共交通網だったら必要ないと、時間がかかりすぎて実際には使えないという方が非常に多くて、どちらかというと必要と答えた方まで入れても5割に満たないというような問題が地域にはございます。

では、高齢者の方、認知症の自動車運転について、どう考えているか。自分たちは絶対運転したいと思われているのですが、認知症の患者さんには非常に厳しくて、もう当然やめるべきだということを9割5分以上の方が考えていらっしゃいます。

では、その自動車運転の中止はだれが決定するか。これは認知症という意味で出していますが、一般にも言えると思うのですが、こういうことを決めるのは行政は余りあてにしてないんですね。とにかく家族内で話し合っ、自分たちで判断すべきだといって考えています。啓発活動をこれからしていただくということが大事であり、一方的に法律をつくってもなかなか高齢者の方は従いにくいのではないかと思います。

話を戻します。では、現在免許を持っていますかという問をしますと、実は都市部のほうが持っておられるんですね。大都市のほうが6割ぐらいの方が免許を持っている。山間部ですと40%ぐらいの方しか今でも免許は持っていないというデータです。

以下はその免許を持っておられる方に対する質問なんですが、現在運転していますかと聞きますと、黄色の部分が運転していますと答えた方で、先ほど言いましたように、高齢者の場合は住んでいる地域によらず、ペーパードライバーは非常に少ないということを見ていただけるかと思います。免許を持っている限りは運転しているということでもあります。

では、その運転する頻度はどうか。ここで明らかな地域差が出ます。都市部だと毎日運転している方というのは大体5割ぐらいです。ところが、山間部に行きますと、8割以上の方が毎日運転している。週に数回以上運転している人まで入れますと、ほぼ100%になります。ですから、山間部の場合では運転免許を持っていればほとんどの人が運転をしていて、しかもほぼ毎日運転していると言えるかと思います。

これも非常に重要なものと思うのですが、では運転する目的は何ですかと、地方都市のアンケートから主要項目を選んだものです。買物、通院、それから少ないのがドライブ、先ほどのお話にも出てきましたが、趣味としてのドライブというのは少ないです。仕事、それから家族の送り迎え、通院とか職場への送り迎え、このあたりが非常に高頻度であります。

しかも、山間部の場合には、仕事ということがほかの地域よりは非常に多いわけです。自動車運転の目的は実際には仕事です。生活の糧を得るためにやっている。愛媛県の山間部ですから、要するに自分のみかん畑に行くのでも軽トラックがいるわけです。収穫をして、それを農協に運ぶのも軽トラックがいるわけです。ですから、非常に車に依存している、依存度が高いというか、それがなくなったら生活ができなくなるということがございます。

最後に、運転ができないと日常生活に困りますかという質問。これも今のデータを反映して、地方都市と山間部では非常に困ると答えた高齢者が8割、どちらかという困るまで入れるとほぼ100%に近い数字でございます。ところが、都市部の場合ですと、非常に困ると答えた方は4割にとどまるということがございます。ですから、地方の場合には都市部であろうと自動車運転をやめざるを得なくなると非常に困ると高齢者は考えておられます。

今のデータをまとめてみますと、とにかく山間部ほど、田舎に行けば行くほど、公共交通機関に依存している高齢者が少なくなって、最寄りの公共交通機関まで時間が非常にかかりすぎるので、もう利用をあきらめている。決して公共交通機関を軽視しているとか嫌いなわけではなくて、日常生活に役に立たないと感じている。先ほどのN町も、役場から松山市まではせい

ぜい車で40分ぐらいです。ですから、車でも十分通勤圏なんです。ものすごく田舎ではないのですが、山の上から国道のバス停まで下りてくるのに歩くと1時間ぐらいかかる、そういう地域がたくさんあるわけです。点在してるわけです、国道から上を見ると。ですから、実際にはその部分で公共交通機関があてにできないということでございます。

もう1つは、免許を保有している高齢者の多くが高頻度で運転していて、特に山間部とか地方都市では毎日のように運転している高齢者が多くて、自動車運転ができなくなると生活には非常に困ると高齢者自身が考えておられるということです。

最後にお示したように、山間部では仕事のために運転を続けている高齢者が非常に多いので、自動車運転の中止は地域での生活の破綻につながることは間違いのないということでございます。

こういったデータで我々が普段考えていること、今これから解決していかないといけない高齢者の対策というものです。1つは運転を中止した後の支援ということでございます。これは認知症が象徴的な意味を持つのですが、認知症だけではなくて、最初に言いましたように、高齢者はどこかで運転を中止せざるを得ないわけですが、その後の支援をどうするか。

ここにございますように、かなり先進的な行政機関の中では自主返納の促進と、それと同時にバスやタクシーとかJRの割引券をかなり手厚く住民に提供するということが出てきています。1つはここにございますように、富山市とかあるいは高知県の土佐清水市なんかが市長さんを先頭にしてやっておられる。

それからもう1つは、生活そのものの支援で、例えば高齢者の運転免許自主返納サポート協議会というのがありまして、そこに多くの協賛企業がいてくださって、例えば大手スーパーから自宅への配送を請け負うとか、そういったサポートを既に始めているということでもあります。

それからもう1つは、特に地域で仕事をしながら生活するためには、より長く運転できるための支援です。例えば高齢者にやさしい自動車の開発。要するにいろいろなメカがついていても高齢者の方はほとんど使われませんし、地域ではまだまだマニュアルの車を15年、20年使っていて、オートマは使えないというような高齢者のドライバーもいらっしゃいますので、これからやさしい自動車運転、自動車を開発していただくということ。

恐らく70歳までに乗り慣れた車をそのまま乗られます。私の親父もそうですが、大きな車からだんだん小さな車にしていって本人が安心して運転が安全であるかというとそのようなことではないです。70歳ぐらいまでに習熟した自動車の運転が一番上手ですから、恐らく開発される皆さんは60歳から70歳までにやさしい車をしっかり乗れるように販売していただいて、それを

そのまま70歳超えても乗り続けるようなシステムになればかなり安全に運転をされると思います。

それからもう1つは、交通標識や道路の改良です。今の交通標識は必ずしも高齢者にとってやさしくありません。非常に複雑ですし、場所によっては表示が小さいので、これでは一般の高齢者も難しいと思います。高速道路の逆走なんていうのは、認知症の方は本当に迷い込んでいます。一般の高齢者の場合は標識の不完全さで入っている方がかなり多いと思うので、そのあたりを改良していただきたい。

これは法律的にできるかどうかわかりませんが、運転免許の差別化というのもあっていいかもしれません。認知症の方ですら自分の周りのコミュニティの中で運転される場合にはほとんど事故は起こされません。要するにちょっと違う道に行ったときに混乱されることが多いので、地域限定の免許というのがあっていいかなと思います。

地方都市でパイロットスタディをやったときにも、高速道路を走っているのですが、高速道路を運転されている75歳以上の方はほとんどいらっしゃいませんでした。ですから、高速道路なしという免許、そのかわり高齢者にずっと免許を持ってもらうというようなこともあっていいのかなと思います。

最後に、長期的な都市計画で、公共交通機関を維持したり拡張したりしていただきたい。高齢者の場合にはこれが頼みの綱というのはいろいろな方もおっしゃっているとおりですので、何とか予算の範囲内でしていただきたい。

もう1つは、先ほどのアンケートで、仕事以外の車の目的というのがはっきりしております。高齢者の方の場合の命綱は、買物と、それから通院なんです。ですから、それを固めていただいて、例えばショッピングモールの中に病院とかあるいは行政機関などもかためていただいて、さらに、そこに地域の公共交通機関も集中していただくというのがよいかと思います。今都市の辺縁にこういうショッピングモールができていて、自動車で行くのは便利です。ただ、そこには必ずしもバスとか電車は走ってないです。バスや電車が集中している従来の都市の真ん中というのは、ご存じのように、商店街は空洞化していて、出て行っても余り買物もできないし、県庁とか市役所も離れたところにあるということになっていますので、行政、病院、商業施設を集中して、そこに公共交通機関を集中する。そのような工夫していただければ、まだまだ限られた予算で高齢者の生活サポートできるのではないかと思います。

○石田委員長 どうもありがとうございました。

ご質問。どうぞ。

○岡本委員 確認したいことが1点と質問が1点なんですけど、65歳以上へのアンケートということですので、後半のほうで仕事と答えている場合は、これは自営業とか農業、林業というそういうのに限定されてしまうということでしょうか。

○池田臨時委員 大部分はそうです。ただ、地方の中ではそれほどリタイアという概念がないものですから、地方都市でも例えば行政におられても、シルバー人材センターでお世話をされていたりとか、いろいろなところで働いていて、70歳、75歳までは働いておられる方が非常に多いので、そういう方も入っておられます。

○岡本委員 質問のほうは、20枚目のスライドで、旧I市とN町というのが車が運転できないと困るという人が非常に多いですね。この多いという理由を形成する要因というのは、仕事が一番強いのか、公共交通のサービスが余りよくないというのが強いのか。当然中には困らないという人も答えているみたいなので、その辺で言うとどの辺が一番強そうかなというところはいかがでしょうか。

○池田臨時委員 複合的です。1つではなくて、もちろん仕事もある。仕事をしている方は仕事がやはり強いんですが、そうでなくても通院ですね。非常に大きいのが高齢者の方の場合、決していいことではないんですが、今日本では1つ、2つの病院ではなくて3つぐらい病院に行っておられる方もいっぱいおられて、そういった方が通院するときになかなか公共交通機関が使えないということ。それから、先ほど申し上げたように、ショッピングセンターができて、車では行きやすくなっているのですが、従来のようにバスで町の真ん中に行くというようなタイプのショッピングセンターではなくなってきているので、買物にもどうしても車がいる。

それから、もう1つは、たまたまバスの路線網の近くにおられたら、高齢者の方は我々と違って我慢強く時間かかっても待たれるんですが、やはりN町でお示ししましたように、バス停まで30分とか1時間ぐらいかかるような方もたくさんいらっしゃって、バスの路線から外れてしまうともうどうしようもなくなる、というような複合的な要因があります。

○根本委員 なるべく高齢者の方に長く車に乗っていただいたほうがいいのではないか、地域限定免許などを発行するのはどうかと、私もその意見に非常に賛成です。7ページ目に後期高齢者の事故率、車に乗った場合と自転車、歩行者の場合というのがありますが、車をやめて自転車にしても結構事故があります。500件、200件という差はそんなにほかの年代に比べて多くないとありますが、この500件が5万人のうちの500件なのか、自転車がもし2万人のうちの200件なら、それは自転車に乗りかえても事故率は変わらないみたいな話になると思うわけですが、いかがでしょうか。

かといって、車をやめて家に居るように仕向けるのでしょうか。若者ではないんだから家に閉じこもるのは余り好みではないと思うので、それもだめだとすれば、免許を取り上げてもいいことは余りないので、なるべく車に乗ってもらおうというのを、このデータで示しているのではないかと思うのですが。

○池田臨時委員 ありがとうございます。非常に重要なポイントで、まさにおっしゃるように、若者は自転車、歩行中にはほとんど事故に巻き込まれていません。ただ、高齢者の場合には歩行中の事故も非常に多いです。地方の新聞にもいっぱい書いてあります。自転車に乗っていて轢かれたとか。ですから、決して自動車の運転をやめれば安全かというところではないのです。他人に迷惑をかけないという意味ではかなり少なくはなりますが、自分のけがとか生命に関しては決して若者のように安全にはなりません。特に高齢者の場合には自転車からちょっと転んだだけでも大腿骨を骨折して寝たきりになるような方がたくさんいらっしゃいますので、そういった意味でもより長く運転していただくというのが非常に大事です。

こういったデータを集めるときに、北海道でも調査をしたことがあります。認知症に限ってだったのですが、北海道の真冬ですとご存じのようにアイスバーンになって、その間に運転をやめているだろうと、認知症の方だと6カ月運転をやめたらもうできませんので、それでやめているのではないかと思ったのですが、実は、歩行する、氷の上を歩くよりはまだ自動車に乗るほうが安全です。私のように特に慣れない者は、もう凍りついてとても元気な高齢者でもここでは歩けないということがよくわかりました。

そういう意味でも必ずしも自動車運転が危ないということではなくて、より安全に長く乗っていただければ、案外自転車、歩行者と少なくとも危険率は変わらないかもしれないと思っています。

○豊田委員 今の議論に関係するのですが、N町を思うと自転車という選択はかなり限られるんだらうと思うのです。恐らく混在しているところで自転車に乗るから危ないので、上り坂があれば乗ろうと思わないと思うんですね。そこも整理していかないといけないと思います。

それからもう1つ、公共交通機関の頻度とネットワークが全くレベルが違う3つのパターンで公共交通機関といってしまうと、言われている公共交通機関のほうがかわいそうかなという感じもします。

それから、先ほどのショッピングモールですが、地方へ行って経験しますと、ショッピングモール自身の無料送迎バスが出ているところもあるんですね。必ずしも公共交通機関でなくてもいいと思いますが。

○池田臨時委員 ありがとうございます。ご指摘のとおりです。当然山間部と平野部というのはかなり違います。ただ、伊予三島のほうは大部分が平野なんですけど、おっしゃるようにイメージとしては田舎だったら歩いたり自転車に乗ったらいいだろうと思われるかもしれませんが、要するにバス停に下りるまでも坂を下りないといけない。逆に下りたら今度上らないと、乗って行ったら上らないといけないというので、歩行とか自転車運転が単純に切り替えられないというのはもうご指摘のとおりです。ですから、そういう意味でも自動車運転が必要な地域というのは間違いなくあるということでもあります。

それから、ショッピングモールも、ご指摘のとおりでして、かなり自主的にショッピングモール自体が車を出しているところがあります。実際にそういうところは非常に利用率も高いです。ただ、どうしても民間ですから乗る人が多いところに集中しますので、なかなか細やかな山村とかそういうところまでというのは非常に難しいので、そのあたりをどう解決していくかというのはこれからの行政の方をお願いをしたいところです。パークアンドライドではないですが、少なくとも地域の中核までは民間のスーパーの、本当に1日4便ぐらいでいいと思うのですが、そういうものが来て、そこまで下りていくのに地域の通勤者ができるというようなことが可能であれば、ショッピングモールへ高齢者の方を運んでいくということは実現できると思います。

○原田委員 歩行が困難になる高齢者について、車で移動でき、それに対応した道も標識もあり、それから駐車場所もある程度考えて町の中にもうまくおさめるというようなことが必要というお話だったのですが、先ほどの歩くということ、それから自転車に乗るということ。そして運転。運転も急にものが出てきてそれに反応してきちんとブレーキを踏んだりしなければいけないということで、運転するのも結構大変なことだという気がするのですが、今のお話だと歩くのはちょっと難しいが、周りに気を配ってきちんと安全に歩ける、安全に自転車に乗れるということと、運転ができるということでは、運転をするということのほうが、車がしっかりしていてそちらのほうが高齢者にとっては楽だということなのではないでしょうか。

○池田臨時委員 その辺は難しくても、もちろん個人差はあります。ただ、やはり自転車はかなり難しいと思うんですね。当然バランス感覚で、しかもご指摘のように坂があつたりしますと、これは若者でも結構難しい。まして今まで自動車に乗られていた高齢者がそこから自転車に切り替えるというのは、実際問題としては、認知症の方はそうやって我々は自動車運転をやめることを説得するのですが、やはりなかなか難しいと思いつつ説得をしています。

もちろん個人差はあるんですが、必ずしも歩行あるいは自転車ベースの生活に比べて、自動

車をベースにした生活が難しいとか危険であるということとは言えないというぐらいの感じです。

○原田委員 わかりました。今の切り替えるというところが1つポイントですよ。私の身近にもずっと車で移動している高齢者の人がいるんですが、歩けなくなっていますので、今さら歩けと言っても難しいということだと思えます。

それからもう1つ質問なんですけど、途中でこれから女性の高齢者がどんどん増えてくるので、その部分を考えなければいけませんというご指摘があったと思うのですが、男性と女性の違いとか余り考えたことがないのですが、女性の高齢者のドライバーが増えてくるということについて何か追加のご説明はございますか。

○池田臨時委員 いや、私も身近な女性のことしか知らないんで、余り一般論として聞いていただいたら困るんですが、やはり空間的な視空間的な能力とかはやはり男性より劣る方がいらっしやるのは間違いないと思うんです。女性のほうが慎重だと思うのですが。しかも老化というファクターがかかってくるので、これから、もちろん差がないかもしれないんですが、きちんと科学的に高齢者の男女の運転能力を見極めた上でその指導するところも必要であれば変えていくと、あるいは車の構造も工夫していくということが必要だと思えます。

今見ていただいたように、データもないと思えます。75歳以上で女性で運転しておられる方は極めてまれです。田舎でも非常にまれですから、これからそれがずっと増えてくるということなので、データはやはり集積していく必要があるかと思えます。

○豊田委員 それに関連して。先生のお持ちのデータで有意な差があるかどうかわかりませんが、ずっと運転しているということが刺激になって、認知症になる率を考えると、ハンドル持っている人と持っていない人で差が出ますか。

○池田臨時委員 非常におもしろいデータですので、それもぜひやってみたいとは思っています。少なくとも軽い認知症の患者さんで、社会の安全を考えると自動車運転をやめさせないといけないというときに、我々主治医が一番悩むのはその点です。家族も悩みます。これで自動車運転をやめて、先ほどのお話ではないですが、家に引きこもってしまったときに、じゃあ認知症はどうなるのか。間違いなく悪化します。ですから、認知症のリハビリという観点だけを見れば間違いなく乗ったほうがいい、これは100%そう言えます。しかし、社会の安全ということがあるので、それはできません。

一般の高齢者についていえば、データはないですが、恐らく自動車運転を続けて、社会とのつながりが濃厚な方のほうが認知症になる率は少ないと思えます。

○鈴木委員 このN町の高齢化率というのが思ったほど高くないのでイメージがいまいちわか

ないのですが、40年後の予測ということを考えてときに、I市とS市ぐらいの場所にしか人が住まなくなるのでは、要は40年の間に今の過疎地というところにはもしかしたら人がいなくなるかもしれないと思うのです。そうすると、大都市とある程度の大きさの地域というところに人が住んでいるということになる。移動距離というのは過疎に行けば行くほど何するにしても移動距離が長いから歩いては行けず、車が必要ですが、町中に行けば行くほど移動距離が少なくて用事が足ることが多い。そういうところに人が分布して住むような社会になったときには、車というのはそもそも必要ではないのか、必要ではなくなるのではないかということも考えられる。すると、なぜ二輪に乗らないんだらうということになる。二輪というかスクーターとかだと停まっても倒れないものがありますよね。だから、別に必ずしも車である必要はないわけですよね。だんだんそういう世の中になっていく可能性というのはあるのではないかと思ったのですが、その辺何かお考えはありますか。

○池田臨時委員 非常に難しい問題で、これは先生方、行政の方々が考えられることだと思うのですが、1つは、名前は今議論がありますが、限界集落のことをおっしゃっているのだと思うのですが、確かにそういう集落がたくさんございます。ただ、目先の、恐らく20年、30年を考えると、やはりそういう地域でも住まれている方はいらっしゃるし、自動車運転を続けられる状況をつくったほうが間違いなく国家予算としては節約できると思います。要するに、その方々が自動車に乗れなくなるということは何を意味するかというと、先ほどの認知症の話ではないのですが、ほぼ皆さん入所されます。都会に出てきて、なかなか息子さんたちとは住めなくて、皆さんグループホームに入られて、莫大な費用が恐らく国家にかぶさってきます。

それはもしかしたら二、三十年先までかもしれないです。それでそういう町は消滅するのかもしれないです。余りそのような世の中になってほしくはないですが、おっしゃるように何割かはそうなるのだと思うんですが、二、三十年に限って言ってもそういったところの交通網のサポートというのは非常に必要になるだろうと思います。

それからもう1つは、じゃあI市ぐらいの地方都市までしか住まなくなったときを考えましても、例えば私は熊本の割と町中に今住んでいるんですが、家内が頻繁に行くショッピングモールというのはやはり10kmぐらい郊外です。残念ながらそこには直通のバスというのはほとんどないです。熊本は路面電車も非常に発達していますが、それもお城とか旧商店街を中心に構造されていますので、そこまで行ってないですね。しかし、タクシーで行くかということもできませんので、結局私が休みのときに送り迎えをするしかないというようなことになっています。恐らく高齢者の世代だけになると、買物を抱えて自転車やスクーターでというのも難

しいことになると思います。

確かに車が減っていてもいいかもしれませんが、逆にそこへ向かう公共交通機関とか、企業が送り出す私的な交通網というのが非常に重要になると思います。

○岡本委員 今のお話でいうと、運転して送ってくれる人がいるとあきらめちゃうということにつながるということでしょうか。

○池田臨時委員 あきらめるといふか、うまくやめられるといいますか。だから、認知症の患者さんでいえば、まだ若い方で配偶者が自動車運転をされている方は非常にやめさせやすいです。しかし、例えば男性の方が一人で運転して、その方がアルツハイマー病になった場合には、非常に難しいです。ご夫婦そろって社会から孤立してしまう。下手をすると奥さんも認知症になるかもしれないということが我々の頭にもよぎりますし、子どもさんたちもそれは考えます。だから、大論争になってしまう。おっしゃるように近くにだれか乗せてくれる人、それはやはり地域のコミュニティでもいいんですが、だれかいるということができればスムーズにいくかと思います。

○豊田委員 15ページの資料を見ると、S市の家族とN町の家族は違うんだろと思うんですね。S市の家族は多分かわって運転してやる人がいる家族、N町の場合は多分老夫婦で、お父さんが運転をやめたら通院できない、生活の糧もなくなるという家族の議論だろうと思うんですね。ですから、そこも大分違ってくるのではないかと思います。

○池田臨時委員 世帯までは詳しく分析していないんですが、ただ先ほどのお話にも出てきましたが、どちらかという逆で、S市のほうが高齢者の方がお一人かお二人でいます。N町の場合は3世代、うまくいくと4世代で暮らしているんですが、ただ昼間はほとんど松山市に働きに行っています。ですから、結局若者が帰ってくるのは夜です。ですから、土日には乗せてもらえるが、普段は結局病院に行くときには若者はいないというような構造になっております。

○兵藤委員 2つあって、今の15ページの話が出たので、これ見てみるとS市とN町を比べると、N町がどの項目でもみんな回答率が低いですね。ということは、N町というのは明らかに取消し決定に同意しないというそういう人が回答としては多い、そういう見方をするのかなという、これが1つです。

もう一つは、一番最後に長く運転できるための支援、先ほど標識をわかりやすくするという話もあったんですが、老人の運転をサポートするような道路のつくり方って、これは漠然とした質問で申しわけないんですが、幾つかこんな道路、最低限こういうつくり方をしたらいいとか何かそういうお考えがあればと思うのですが、いかがでしょうか。

○池田臨時委員 ありがとうございます。おっしゃるとおりで、この15ページの図で、そもそもやめることを望んでいない、そういう方はたくさんいらっしゃいます。よくよく事後に調査をすると、一回やめると言われた方も、結局は自分の田んぼだけは農道を乗らせている。それで、私が責任持って横に乗りますからといって奥さんが乗っている。実は、横に乗ったら余計危ないんです。横から声をかけると、認知症の方というのは1つのことしかできません。自動車開発においてはナビがしゃべればいいではないかという話を聞くのですが、一般の高齢者にはいいかもしれないのですが、認知症がちょっとでも始まりますと、2つのことを絶対にできないので、しゃべりかけられるともうそっちばかり向きますので、一番危ないパターンなんです。だが、奥さんがそう言いながら乗られているという方はやはり非常に多いです。

道路に関してですが、私先週までスコットランドのほうに学会で行っていて、前からイギリスは割と知っているのですが、郊外にレンタカーを借りて、それこそ遊びでも行ってみました。今回呼んでいただくのでちょっと気にして標識とか見ていたんですが、非常に標識がシンプルで、もちろん人口密度が少ないという決定的な要因があるとは思いますが、大体ワンパターンで、村に入りかけになると40マイルか30マイルの標識が出てきて、また出るとそれが50に解除されると、それぐらいしかないですね。

田舎を走っていると、あれも分かりやすいかどうかは意見が分かれるところかもしれませんが、ラウンダバウトという信号のない楕円形の交差点が数多くあって、信号はほとんどありません。私が初めて行くところでもそんなに標識を見ずに済むわけですから、恐らく高齢者の方がそれほど標識を気にせずにスムーズに乗れるような仕組みをつくっているんだろうなということは感じました。

とにかくやはりシンプルがいいですね。田舎でもときどき逆走をする方が多くいらっしゃり、これがどういうときに起こるのか見ているんですが、片側3車線ぐらいで、中央分離帯が非常に低くて少ないという場所では、曲がってくるときに向こう側へ行かずに、手前の3車線の中央寄りのところに高齢者の車がフラフラッと入って行ってしまふ。そういうことは結構目撃するので、まだまだ高齢者にやさしい道路の改良の余地というのはあると思います。これは恐らく東京の真ん中では多分必要ないのかもしれませんが、田舎に行けば行くほどそういうシンプルに改良していただくということが必要になるかと思います。

○鈴木委員 長い間高齢者の方をごらんになっていて、将来元気な高齢者、何歳まで元気なんだろうという話になったときに、だんだん高齢者の方というのは同じ年齢でも以前よりも元気になってきているということは感じられますか。

○池田臨時委員 間違いなくそうだと思います。こういう仕事をしていますと、特に女性はそうなんです、80歳代後半とか90歳代前半でもはつらつとしておられる方はたくさんいらっしゃいます。もちろん男性でも、例えば奥さんが不幸にして認知症になられても、熊本大学に阿蘇の方から2時間ぐらい自分で運転をして来る。例えば94歳ぐらいのご主人が88歳のアルツハイマーの奥さんを一所懸命連れて何とかしたいと言ってお連れになるぐらいお元気な方もいらっしゃいます。やはり寿命が延びているだけではなくて、健康寿命も間違いなく延びていると思います。

○鈴木委員 もう1つなんです、認知症についてなんです。発症年齢が上がってきているとか下がってきているとか、その辺は何か変化はあるのでしょうか。

○池田臨時委員 それは恐らくは余りないと思います。ただ、診断技術が上がっている、若い方の認知症、いろいろなまれな疾患が非常に多様でございますので、そういうものが診断できるようになったというのが1点あります。

ただ、もう1つは、認知症の最大のリスクは老化、加齢です。加齢ですので、特にアルツハイマー病の場合はまさにもう80歳、85歳、90歳と5歳刻みで2倍、2倍、2倍になっていきますので、寿命が延びれば延びるほど確実に増えていく。ですから、今後も恐らくまだ30年ぐらいは絶対数も減らないだろう、どんどん増えていくだろうと想定されています。

○原田委員 最後のところのショッピングモール、行政機関、病院などの集約と集中的な道路網・公共交通機関網の整備で、これはそのとおりという感じなんです、具体的に言われているのが、ショッピングモールの中にワンセット、要するに3カ所に分かれて行っているようなものが1カ所で行けるような、通院できるようなそういう機能を持ったものを入れるの、というお話をされたと思います。しかし、熊本市に例えば1つ、専門性の非常に高いもので市に1つだけあるような病院とか、病院にも少しレベルがあると思うのですが、ショッピングモールの中に置いていいようなものはどういうもので、町中の皆さんが全部来られるような場所に1カ所あるというのはどういうもので、ということで説明いただくとどうなるでしょうか。

○池田臨時委員 ありがとうございます。医療の根幹にかかわるようなご質問なのですが、ご指摘のとおりで、例えば熊本大学のような特定機能病院と言われるようなものはもちろん県に1つか2つしかございませんので、これはなるべくみんなが集まりやすい、市の中心部あるいは県の中心部にあるべきだと思います。こういったショッピングモールの中にあるのはやはり、従来であればその村とかその町におられたようなかかりつけ医ですね、往診をしてくれるようなかかりつけ医が今減っているのが地域医療の崩壊と言われていますが、従来だったら本当は

住まれているところから10分以内に医者はいるべきだとは思いますが、それが難しくなってきたので、次の手としては、本来そういう一番身近に、最初に見てもらおうような各科のドクターがそのショッピングモールの中にいるというのがよいかと思います。

現実にそういうところはもうございます。それで、随分流行ってます。買物しながら、患者さんも行きやすいと言われていて、紹介状を書くと喜ばれます。

ご指摘の通り、病院の特性をきちんと分けて整理することが必要です。だから、当然東大病院がそんなことをする必要は全くない。やはり身近なかかりつけ医、主治医がそのショッピングモールの中において、そこへのアクセスをよくするというのが一番理にかなっているかと思えます。

○石田委員長 どうもおもしろい話と熱心な議論をありがとうございました。

ほかにも話題がありますので、これぐらいにさせていただきたいと思えます。

どうもありがとうございました。

それでは、あと2つまだあるんですが、海外における交通動向と需要推計についての説明をお願いしますか。

○事務局 では、説明させていただきます。

まず資料3ということで、海外における交通動向についてでございます。委員のペーパーの中で海外の需要推計あるいは動向がどうなっているかといったことを勉強してほしいというご指摘を受けまして作成したものでございます。

まず1枚めくっていただきまして、3ページ目に人口の推移ということで、諸外国の過去の実績と推計値ということで示してございます。ドイツ、フィンランドあたりは減少が始まると予測していますが、それ以外の国ではおおむね横ばいもしくは微増と。アメリカはかなり伸びるような予測になっているということでございます。

1枚めくっていただきまして、同様にGDPの過去の実績と将来の推計値ということでございます。こちらの国も軒並み右肩上がり、増加し続けるというような推計がされているということでございます。

5ページ目以降が、交通に係る動向がどうなっているかということでございます。

まず、6ページ目、7ページ目、こちらが乗用車の交通量、台キロと総人口の関係ということで示したものです。人口はそんなに大きく伸びていないのですが、そういった中で各国自動車の交通量というのは非常に大きく伸びている国が多いというのが現状でございます。

なお、こういった中で結構減少したり繰り返しているような国もあつたりしまして、そうい

ったものを要因分析したのが8ページ目、9ページ目でございます。

なお、以下、諸外国すべてをなかなか勉強するのは難しいので、日本と同じような島国ということでイギリスと、あと環境問題あるいは高齢化が非常に進んでいるということで北欧の国ということでフィンランドの2つを取り上げて事例を紹介してございます。

8ページ目でございますが、イギリスにおきまして1989年から92年という真ん中のあたりで車の走行台キロが落ち込んだといったことがあるんですが、ちょうどその時期に景気が大きく後退したということがございます。こういったものが景気が戻って、今現在は自動車の走行台キロも増えているということでございます。

あるいは9ページ目でございますが、フィンランドも同じような状況でございますが、1990年代の前半でございますが、同じように景気後退ということの中で交通量が減少したということでございます。こちら景気がよくなったのに応じて交通量も伸びてきているということでございます。

10ページ目、こちらは車の保有台数の各国の推移ということで実績でございます。人口一人当たりの保有台数ということでございまして。アメリカがやはり高いということで、0.8台ぐらいということなんです、そのほかの国、ヨーロッパの国々を見ても、大体右肩上がり微増しているというのが傾向としてとれるかなということでございます。

11ページ目、こちらから貨物の話になりますが、貨物車の交通量はどうなっているかということでございまして。左側のグラフが台キロ、トンキロの推移ということでございます。自動車に比べるとその増減を繰り返しているところもあつたりするのですが、おおむねこちらを見てもどちらかというと右上がりという形かなということでございます。

右側が貨物における機関別の分担率ということでございまして。アメリカはトラックが非常に少ない、鉄道が多いようなシェアになってはいますが、それ以外の国を見ますと大体おおむね半分以上は貨物車、トラックのシェアが占めているという現状でございます。

なお、そういった中で12ページ目でございますが、1台・1日当たりの走行距離といったものをイギリスと比較しますと、イギリスのほうは非常に大きく伸びているということでございまして、右側に日本のものを参考に示していますが、日本の倍以上を1日・1台が走っているという現状でございます。

13ページ目、こちらは貨物の保有台数ということでございます。ドイツは最近下がっている傾向があるんですが、ほかの国は同じように伸びているという現状でございます。

15ページ目以降は人の活動ということでございますが、高齢化、先ほど池田臨時委員からい

ただきましたお話と重なりますが、高齢化でございますが、ほかの国々も同じように高齢化がこれから進みますというような推計がされているということでございます。ただ、日本はそれを上回るようなペースで進むということでございます。

16ページ目が自動車のトリップ数ということで、年齢階層別、男女別のトリップ数というのを示してございます。特に高齢者のところで自動車のトリップ数がイギリスにしてもフィンランドにしても増えているということでございまして。中でもフィンランドの女性が非常に高い。65歳以上のところでございますが、高いというのが特徴的なのかなということでございます。

あるいは17ページ目でございまして、トリップ長ということで、1回当たりどれぐらい自動車利用の距離があるかといったこととございますが、こちらもイギリス、フィンランドともに高齢者の部分でトリップ長が増えるという傾向が若干見られるのかなということでございます。ちなみに、山の形も非常にイギリス、フィンランドは似ているのかなということでございます。

あるいは18ページ目でございますが、免許の保有率というのをイギリスとフィンランド、それぞれ示してございます。こちらも日本と同じような傾向でございまして、高齢者の免許保有率が増加傾向にありますという傾向が左側。あるいは右側でございまして、どちらかという若い人の免許保有率が下がる傾向があったのですが、最近これが復活して戻ってきているという現状が見られるということでございます。

同様にフィンランドが19ページ目でございまして、こちらも高齢者の免許の保有率が非常に高いということで、しかも最近も増加傾向にあるという状況でございまして。

20ページ目、21ページ目が就業率ということでございまして、20ページ目は25歳から54歳という、まさに働き盛りのところの就業率というところでございます。左側が男性、右側が女性という形で示してございます。男性は日本の就業率が非常に高いというのが特徴的でございまして、一方女性のほうは逆に日本は就業率は低いという傾向にあるのかなということでございます。

21ページ目は、同じように就業率でございまして、今度は高齢者ということでございます。高齢者の場合も男女ともにこういった形になっているということでございまして。特に北欧諸国は高齢者の方々の就業率が高いのかなという傾向でございまして。

23ページ目以降でございまして、こちら地方部における自動車の利用状況というように書いてありますが。要するに都市の大きさに応じた車の利用され方はどうなっているかということでございます。

23ページ目、イギリスにおける免許保有率というのをロンドンの中心部と、あと25万人以上

の都市と3,000人未満ということで、都市の大きさごとに比較したものでございます。やはり地方に行くほど免許を保有している割合は高いのかなという傾向が出ているということで、しかもそういった中では最近も増加傾向にあるのかなということでございます。

あるいは24ページ目でございますが、フィンランドのほうも同じようにヘルシンキとそれ以外というところで比較しますと、やはり地方部のほうが免許を持っている方は多いのかなという現状でございます。

あるいは25ページ目でございますが、自動車の保有率ということでございまして、こちらも同じように都市の規模ごとに分けますと、右側にいけばいくほど車の保有率が高いということで。しかも経年的には増えている傾向にあるというのが顕著なのかなということでございます。

同様に、フィンランド、26ページ目でございますが、こちらも同じように幾つかの都市でサンプル的にとりますと、やはり人口が少ないような地方の都市のほうが車を持っている率が高くなっていくという傾向が見られるということでございます。

27ページ目が、こちらが分担率ということで実際に自動車を分担して使ってますか、公共交通とかと比べて自動車をどうやって分担していますかという傾向でございますが、真ん中にありますロンドンやはり低いということでございますが、それ以外の都市は軒並み大体70%台ということでございまして、増減を繰り返したりするところもありますが、おおむねかなり安定的な傾向になっているのかなという現状でございます。

一方、28ページ目も同じようにフィンランドのほうの都市規模別の分担率ということでございまして、2点しかないので傾向まで見られるかはあるかと思いますが、やはりそれぞれの地域の中で自動車の率が高まっていると、一方で公共交通を使う率が減っているという傾向がフィンランドの中では見られるのかなということでございます。

以上が交通動向の諸外国の整理でございます。

続きまして、資料4ということで、そういったものも踏まえながら、諸外国では交通需要推計をどういうふうに行われているかといったものでございます。こちらもイギリスを中心にまず調べさせていただきました。3ページ目がイギリスにおける交通需要推計のモデルの考え方ということでございます。詳細は割愛させていただきますが、旅客モデル、貨物モデルということで、これは我が国と同じですが、そういったものを人口とかGDPとかあるいは燃料の価格とか世帯数、免許保有率とかこういったものを使いながら推計しているというのがイギリスのモデルであるということでございます。

4ページ目、次のページがその推計結果ということでございまして、数字が出ているのがイ

ングランドしかないということをごさいます、その中を示してごさいます、こういった左側のような形で人口、GDPといったものと比較するとこういった感じの自動車も貨物もどちらかという伸びているという推計結果がされていますということをごさいます。

そういった中で、右側でございしますが、シナリオということで幾つかの条件を設定しまして、中位あるいは高位、低位といったことで3種類の形で推計値が示されているというのがイギリスの特徴でございします。

そういった中で、5ページ目でございますが、イギリスの中でどういう前提になっているかということをごさいます、イギリスのほうは人口に比べると就業者が伸びるということの形の中で、働いている人のほうが働いていない人に比べてそのトリップ、旅行に出かける機会が多いということをごさいます。そういったこともあって、イギリスのほうも人口はそんなに伸びないのですが、それ以上の伸びで自動車の伸びが示されているということをごさいます。

あるいは6ページ目ということをごさいます、これまでもいろいろ議論になっていますが、燃料価格との問題ということをごさいます。イギリスにおいても燃料価格というのを、ちょっと先ほど詳細を割愛しましたが、燃料価格がどうなるかといったことをシナリオを置いて設定してやっているんですが。一方で同様に、それと同時に燃費というもののシナリオを置いてまして、価格が伸びれば伸びるほど車の燃費がよくなるんだと、技術が進むんだということも前提に置かれたりして、それぞれに高位推計、中位推計という形で示されてございします。

そういったことで、右側でございしますが、中位の推計の場合には燃料価格がそれほど上がらないんですが、そういった中で燃費がよくなるということをごさいます、自動車にかかる負担ですね、費用の部分が減ってくるといったことがこの推計の前提になっているということをごさいます。

7ページ目以降が、EU全体における交通需要推計のモデルということを示してございします。

8ページ目が、同じようにこのモデルの概要ということをごさいます、旅客モデル、貨物モデルということで分けて推計されていますということをごさいます。

9ページ目に、そういった中でシナリオということをごさいます、ちょっと細かい話ですが、いろいろな自動車にかかわらず、鉄道とか航空とかそういった分野も含めまして将来がどうなるかというシナリオを置いて、そういったものを条件としながら推計されていると。そういった中で基本的にはシナリオ②と書いてあるところが公表されているということをごさいます。

10ページ目がEUのゾーンの設定ということをごさいます、具体的な推計値自体は11ペー

ジ目でございます。こういった中で、これはE U 25カ国全体の人口あるいは高齢化の推計といったものとともに、交通需要がどういうふうに推計されているかといったものを示してございます。

同様に、先ほどのイギリスモデルと同様ですが、人口の伸びに比べるとやはり自動車の交通量の伸びというのは見込まれているのかなということでございます。

なお、12ページ目以降に、このモデルを適用したときの各E U諸国での推計値というのを、自動車の人キロ、人口、高齢化率というもの。

あるいは14ページ目、15ページ目、こちらが同じように貨物車のほうのGDPの伸びと貨物交通量、トンキロ伸びというのを示させていただいてございます。

なお、16ページ目でございますが、イギリスはE Uの中に入っているわけですが、それとの違いということで示してございます。基本的には、パラメータとか要するに使っている条件もそんなに変わらないということで、対象の交通機関でE Uのほうは航空とか船舶を入れてますと、イギリスは入れていないという違いがあったりするんですが、それほど大きな差はありません。

ちなみに、17ページ目にそれぞれのモデルにおける推計結果というのを示してございますが、ほとんど重なっているというのが現状推計の結果であるということでございます。

早足でしたが、以上で紹介を終わらせていただきます。

○石田委員長 はい、ありがとうございます。

質問、ご意見ございましたら。

○豊田委員 確認ですが、資料3の11ページの右側はトンキロですね。

○事務局 はい。トンキロです。

○岡本委員 資料4の8ページで、いろいろなアウトプットを見ると結局は減らないで増えているという傾向が強いんですが。GDPがやはり減らないからだというのが、ちょっとパッと見てそう思ったんですが。

結局この外部モデルのGDP推計というのはどこに入って、貨物だけに入ってきていて、旅客には余り関係ないという格好になっていると見ればよろしいのでしょうか。

○事務局 E Uの場合には旅客のほうにもGDPというのが加味されるような形にはなってございます。ちょっと詳細はまた整理して答えたいと思います。

○豊田委員 整理検証しておいていただければと思うんですが。GDPが同じように右上がりとして予測しながら、実績も推計も日本だけが台キロ、トンキロが右下がりになるというのが、整

理がつけばいいんですが、多分一般の方が見ると何でということになるかもしれませんが。何
でと説明すると日本はこうでEUはこうだと言わないといけないのかもしれませんが。

○石田委員長 そうですね、そこはそうなっているとしか今のところ言いようがなくて。きれ
いに説明できたとして、世の中にアクセプトしていただけるかどうかというのもまた別な話で
すので、その辺また知恵を絞ってやらないといけないと思います。

需要予測のモデルのほうですが、イギリスについては例えば燃料費がきちんと入っているとい
う説明があったんですが、EUのモデルでは、これはゾーン間の交通費用というところに全
部そういったものがインプットされているというふうに考えていいんですか。また後で教えて
いただければと思いますので、調べておいてください。

○原田委員 高齢化のところというか、日本は高齢化の率で見てもというんですが、本当は人
口ピラミッドの形でイギリスとかフィンランドのものも見せていただきたい。特殊ですからね、
日本の場合にはかなり特殊でそれが需要予測にもかなり影響しているのだと思います。

それから、イギリスのもので、需要推計の結果は資料4のほうにあるんですが。資料3の12
ページの貨物車の走行距離の推移というのは日本と大分違うのが載っているんですが。この左
側の傾向を見て、それから資料4の予測を見て、貨物も伸びているような傾向を見ると、イギ
リスの予測の中でこの走行距離がどうなっているかちょっと気になるんですが。ちょっとその
辺もしわかれば教えていただければと思います。

○豊田委員 今に関係するんですが、この場合イギリスといった場合、イギリス国内の貨物
車の動きでしょうか、EU全体の中でのイギリスの車なんですか。

○根本委員 領土でしょう、やはり。統計は領土でしかとれないと思うんですよ。車の国籍で
台キロはとれないと思うんですね。

○豊田委員 領土内で他国の車が走ってもその国のカウントということですね。

○根本委員 そうです。多分統計上の整理はそうなっているのですが、実際はアンケートやっ
たりするときにフランス国籍のトラックがイギリスを走ったデータが必ずしも十分とらえられ
てなくて、その問題はたしか何か僕が論文読んだとき指摘されていました。だから、イギリス
の国内交通量の中に外国のトラックが十分にはカウントされてないと思います。

○原田委員 両方のいろいろな問題があるわけですね。

○根本委員 概念としてはその領土で計測したいのですが、統計のとり方の問題で、それが必
ずしもつかまえてきれていない。

○石田委員長 ありがとうございます。

こういうデータを実に丹念に集めていただきまして、いろいろなことを理解する上で非常にありがたいという気がいたしますのと。需要予測のモデルではやはりコストのことをイギリスもEUもきちんと考えてられるなということで、我々もその辺をきちんと議論していく必要があるなということが再確認できたような気がいたしております。

○鈴木委員 ちょっとこれを見ていて思ったんですが、例えば資料4のEUの11ページのグラフとか見ても、例えば人口はほとんど横ばいですと。高齢化比率は上がってきますと。だが、乗用車の交通量、人キロはこんなに増えますと、人は増えませんが。つまり、一人当たりのキロがどんどん増えていきますと。GDPもそうですが、増え方も著しいというか、ちょっと常識を超えてるぐらいの伸びに見えるんですが。海外の予測はこういうのがありますということですが、それを正として見るのはちょっと危険かなという気がしたんですよね。要は、日本だけ調子が悪いようなとか伸びが低いような感じで、海外の予測は、状況は似たような状況なのに交通量の予測はこんなに高いではないかみたいな話で、日本の予測が逆にちょっと悲観的なのではないかみたいなことではなくて、海外の予測、こういうのに対する評価というものも必要かなと。正しそうかどうかという点について。ちょっとこういうのを見ていて予測がすごく楽観的ではないかという。

○原田委員 将来の予測なので正しそうかどうかと、ある論理をもって、だから過去から現在のデータの中に持っている法則性をそのままある程度伸ばすとこういうことが言えるということですよ。だから、今のご指摘の11ページの左側の実績のところまででも人口は伸びてないがGDPはそれなりに伸びて、人キロも伸び、トンキロも伸びというそういう実績もあるわけですね、この左側も。

○鈴木委員 それが永遠に続く……

○原田委員 いや、永遠に続くというふうに読むかどうかは別ですが、素直に将来に伸ばすとこうしていると。だから、それをこの傾向をどれくらいまで伸ばしていいかということについては議論が必要ですが。そういう意味の正しいかどうかならわかるのですが、ちょっと何かニュアンスが違ったような。

この左側の実績自体がそういうものを示していますので、これはこれで1つの予測のモデルだというふうには思いますが。

○鈴木委員 これ例えばGDPとかでも指数で見ると2005年のところは130ぐらいで、2030年のところは210とか20とか、80ぐらい増えているんですが、25年間で。これ2%でそんなに伸びちゃうんですかね。

○原田委員 2%だから、複利ですとそれぐらい楽にいきますよね。

○鈴木委員 それは、ずっと伸びていくというか人の数が変わらないのに活動だけどんどん増えていくというところが、自動車の予測とかでも海外の予測は結構楽観的なもの多くて、長期予測でもずっと需要が増えていくというようなもの多く見られるので。そういう傾向が一般的にあるのではないかなということを日ごろ感じていますので。

○石田委員長 ヨーロッパで伸びているから日本も伸びるとかってそんな議論する気は毛頭ないのであって。ただ、ヨーロッパでどういうことが考えられているかって需要のモデルの話とか、現状はどうか、どういう傾向にあるのか。特にきょう私は非常におもしろかったなと思いましたが、イギリスとフィンランドのガタッと減ってるときにどういうことが実際起こっていたんだというそういう要因分析をしていただいていると。そういうことが今我々がすべきことの参考に非常になるのではないのかなというふうに思いました。

ですが、ヨーロッパとかイギリスのEUとかイギリスの需要予測が正しいかどうかということ論評する立場にありませんので、こんなこともしているということ参考にするという、そんなスタンスかなと思っていますが。そういう理解でよろしいですか。

○鈴木委員 要因分析とかその辺は参考にすればいいと思います。

○石田委員長 よろしければ、もう議事はこれぐらいで終わりたいと思いますが。

○事務局 ありがとうございます。

それでは、本日の資料でございますが、臨時委員の両名からも公開ということでご了承いただいておりますので、公表させていただきます。

なお、議事録は各委員の確認をいただいた上で公表させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、以上をもちまして、第5回の検討会について終わらせていただきます。

本日もどうもありがとうございました。