

## 第5章 諸外国へのヒアリング

### 5-1 ヒアリング調査の概要

今年度は3カ国、計4団体に対してオンラインでのヒアリングを実施した。なお、ドイツのDVRについてはウェブ会議による調整が難しく、書面での回答をいただいている。調査対象及び実施時期は図表5-1のとおり。

図表 5-1 ヒアリング対象及び実施時期

国名	機関名	実施日
ノルウェー	ノルウェー交通局 Statens vegvesen (The Norwegian Public Roads Administration、NPRA)	2021年3月10日
スウェーデン	スウェーデン交通局 Trafikverket (Swedish Transport Administration)	2021年2月26日
ドイツ	ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	2021年2月17日
	ドイツ交通安全評議会 Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)	書面での回答

### 5-2 ヒアリング調査結果

今年度ヒアリング調査において聴取した内容について、高齢者の交通事故状況に関する認識、高齢者の交通安全に係る主な対策、高齢者向けの交通安全普及啓発、高齢運転者の能力の確認・安全運転の確保及び高齢者が自身で運転を行えなくなった際の移動支援の点に関して一覧表に整理したものが図表5-2である。

図表 5-2 ヒアリング結果の概要

	ノルウェー	スウェーデン	ドイツ
高齢者の交通事故状況に関する認識	<p>Y 65 歳以上交通事故死者数のうち歩行者の交通事故死者数を大きく削減できた理由として高齢歩行者のための条件を確保する総合的な取組が非常に重要である。特に都市部に当てはまるもので、優れた対策の例は 制限速度の低減と物理的障害物(スピードバンプ)の併用、横断歩道の設置、街灯の設置、ユニバーサルデザイン。加えて車両の安全性向上も寄与していると認識</p>	<p>Y 高齢者の交通事故対策は大きな問題と認識。高齢者のモビリティを確保しつつ高齢者の安全を確保することが重要 Y 他の年齢層に比べ高齢運転者が問題との認識はなく、歩行よりも自動車乗用の方が安全と認識</p>	<p>Y 2018 年の人口 10 万人当たり 65 歳以上交通事故死者数は 2010 年比増加している背景として、高齢者数が増加していること、モビリティが多様化していることが要因と認識 Y ただし、高齢者 1 人当たりの自動車の移動距離は安定していることから、高齢者数の増加が影響していると考えられ、交通事故リスクが増加しているとは捉えていない</p>
高齢者の交通安全に係る主な対策	<p>Y Driver65+ (高齢者運転者向けの講習)、高齢歩行者向けの講習 Y 今後、高齢者向け先端技術搭載車活用対策を検討 Y 今後、道路や歩道での転倒防止対策を検討</p>	<p>Y ビジョンゼロの考えに基づき年齢層ごとに特化した交通安全対策は採用していない</p>	<p>Y Sicher Mobil (高齢者向け講習)</p>
高齢者向けの交通安全普及啓発	<p>Y 高齢者を対象としたものはないが、一般市民向けの普及啓発は実施</p>	<p>Y 特定のグループが交通事故を起こしていると認識されることを懸念し、高齢者に関わらず社会的な普及啓発キャンペーンは実施していない</p>	<p>Y Sicher Mobil im Alter (65 歳以上の交通安全の確保に係る全世代へのキャンペーン)</p>
高齢運転者の能力の確認・安全運転の確保	<p>Y 80 歳以上の高齢運転者への健康診断義務付け Y 医師や警察が必要と判断した場合の検査義務付け</p>	<p>Y 高齢運転者向けの運転能力の検査は実施していない(ただし、医療機関受診時に医師が運転困難と判断した場合の当局への報告を義務付け) Y 高齢者から運転免許を取り上げると、徒歩や自転車等での移動が生じ死者数増加につながることを懸念</p>	<p>Y 高齢者が視力や反応能力等をテストするために使用できるオンラインセルフテストの提供 Y 運転教習所での再講習や自動車メーカーに対して高齢者の運転能力を支援するような製品の供給を働きかけ Y 75 歳以上の高齢者が先端技術搭載車に乗り替えて運転対応可能か懸念があるため「よりよい助手席」キャンペーンを実施 Y DVR は 75 歳以上を想定した強制的な運転免許試験も議論が必要と認識</p>
高齢者が自身で運転を行え	<p>Y タクシーチケット配付、高齢者のニーズが高い施設等へのバス路線確保等(県ま</p>	<p>Y オンデマンド型の送迎サービスを実施(市町村が実施)</p>	<p>Y 運転が困難になった際の移動は、高齢者以外の年齢層も含むすべての人が安全に移動できる環境</p>

	ノルウェー	スウェーデン	ドイツ
なくなった際の移動支援	たは基礎自治体を実施)		整備の範囲で支援するものであり、公共交通等他の取組とあわせて取り組むものと認識

各国から聴取した内容を以下に記載する。なお、ドイツについては、BMVIに加え、書面での回答が得られた DVR からの聴取内容についても記載をしている。

図表 5-3 ノルウェーのヒアリング聴取内容

交通安全計画の体系	<p>Y 陸上、海上、航空のすべての交通に関する長期プランとして「National Transport Plan 2018-2029」を議会が決定され同プランは4年毎に更新。上記プランには、陸（道路、鉄道）、海、空のすべての交通手段が含まれており、交通安全はこの計画に含まれるいくつかのテーマのうちの1つ。上記プランを具体的な目標に落とし込み、アクションプラン「National Plan of Action for Road Safety 2018-2021」を策定の上、国だけではなく自治体やNGOを含めた交通安全対策を管理</p>
現行計画の評価	<p>Y 現行のアクションプランでは高齢者に係る目標として以下の2つを設定。目標設定の目的は、政策の進捗状況をフォローアップし、適切なスピードで正しい方向に進んでいるかどうかを確認しやすいようにするため。定量的な測定が難しい指標は、定性的な評価をしているが、概ね達成できていると認識</p> <p>75歳以上運転者が死亡または重傷を負うリスクを走行距離1km当たり30%減 75歳以上歩行者が死亡または重傷を負うリスクを歩行距離1km当たり30%減</p>
高齢歩行者の交通事故死者数を大きく削減できた要因	<p>Y 道路や車の安全性が向上した点の一つ。車の安全機能は以前よりもはるかに優れており、高齢運転者や歩行者もその恩恵を受けている</p> <p>Y 高齢の歩行者に関しては、歩行者のための条件を確保する総合的な取組が非常に重要である。特に都市部に当てはまるもので、優れた対策の例は 制限速度の低減と物理的障害物（スピードバンプ）の併用、横断歩道の設置、街灯の設置、ユニバーサルデザイン</p> <p>Y その他、歩行者の教育については年金受給者協会と連携して実施している。年金受給者協会の人を集めて、交通安全に関心を持ってもらうことを目的に実施しているが、この取組は成果が測定しづらい。具体的には Trygg trafikk（ノルウェー交通安全協議会）、NPRA 及び年金受給者協会自身が作成した教材を活用し、高齢の歩行者を対象とした交通安全コースを全国各地で企画・開催。NPRA では専門的な見地から教材の改訂や改良を行い、インストラクターに教材を提供する。教材はパワーポイントによるプレゼンテーションとインストラクター用のマニュアルから構成される。プレゼンテーションの内容は、交通事故統計に基づき「道路の横断」、「視認性の向上」、「反射タグの使用」、「地域の交通事情」、「感覚の衰えの自覚」をテーマとしている</p> <p>Y 高齢運転者への対策として Driver65+ を実施している。この取組は運転者向けのものだけでなく歩行者向けのプログラムも用意されている。65歳以上人口の増加に伴い、高齢運転者が増加しているが、とりわけ女性の高齢運転者人口が増えている。65+の目標は、高齢運転者の20~30%が参加することであり実際の参加率も20%程度である。65+では、インストラクターの質が重要であり、インストラクターは運転免許の審査にも関わるプロフェッショナルである。インストラクターは運転のトレーニングにも関わる。プログラムとして、例えば、交差点、道路標識、交通科学、高速と信号機のある道</p>

	<p>路、駐車の方法等があり、2日間で合計9時間の講習である。講習後には個別に教習所に連絡を取ってトレーニングを受けることを推奨している</p> <p>Y 高齢者を対象とした施策は上記のみでその他は特段実施していない。ただし、一般市民向けの交通安全対策から高齢者が恩恵を受けている部分はあると認識。また高齢者を対象とした交通安全の普及啓発のキャンペーンは行っていないが、一般市民に対して普及啓発は行っている</p>
<p>2018年時点で、65歳以上-74歳人口の10万人当たりの交通事故死者数約1.90人、同様に75歳以上は約5.48人と後期高齢者の大きさの背景要因</p>	<p>Y 国内の交通事故発生状況は交通局において交通事故の分析を実施。その結果、65歳以上-74歳と75歳以上の10万人当たり交通事故死者数の差は、衝撃に対する耐性の差であると分析。加えて、高齢の女性は事故の衝撃に対する体制が低く死亡リスクが高いという分析結果が出されている</p> <p>Y 高齢者の死亡事故の分析(2005-2012年)によると、高齢の歩行者は道路を横断中に轢かれるケースが最も多く、歩行者専用エリアでの事故が多い。視認されて当たり前と思っていることが多いため車を認識する時点が事故回避には遅く、反射神経もあまり働かない。同様に、事故のきっかけとなる高齢運転者の特徴を分析した結果、歩行者の発見が間に合わない、交差点での左折時に車間距離や速度を正しく判断できていない、体調不良や疲労などにより、一部または全部の意識喪失状態に陥った(出会い頭・下り坂事故)といった共通点がみられた。他のハイリスクグループと異なり、死亡事故に係る高齢者は交通ルールを逸脱しているわけではなく、規制の範囲内で行動している。多くの事故では、身体的および/または認知的な制限により、交通の状況に応じて適切な事故回避策を取ることに問題が生じている</p>
<p>今後高齢化の進む中で次期計画における高齢者の位置づけ</p>	<p>Y 次期アクションプラン(2022-25年)でも引き続き高齢者は優先的に取り組む分野となる。歩行者の転倒事故についても取り上げる予定。具体的な目標設定は議論中だが、現行計画と同様に運転者と歩行者を分けて目標設定をすることになる</p> <p>Y ノルウェーでは、高齢の道路利用者の増加に伴い、高齢の運転者、特に女性の数が増加。「Driver65+」は、運転免許を持つ70歳の方を対象としている。このグループは年々増加しており、統計上2018年には約37,000人、2023年には47,000人となる見込み。大部分が女性であり、女性は男性に比べて運転者としての経験が少ない傾向がある</p> <p>Y 高齢者が新技術を搭載した自動車をどのように扱うかは、新たな課題となる可能性がある。特に普及の過渡期に課題が生じるだろう。先端技術について、多くの高齢者が使いこなすことができないという懸念があるため、高齢者が先端技術を活用するための対策が必要と認識。高齢者向けの交通安全対策であるDriver65+の講習では先端技術はメインコンテンツではない。ただし、次期計画では、歩行者の転倒事故と併せて高齢者の新技術搭載車への対応も予定している</p> <p>Y 加えて、高齢者が事故に遭う前に道路や歩道で転倒してしまうことに対する対策を検討。具体的な対策としては、歩道の段差の解消や休憩場所の確保、高齢者自身が自分の能力の限界を認識すること等が考えられる</p>
<p>2019年の自動車運転中の65歳以上の交通事故死者数は、65歳以上74歳未満で最も多く、その後、75歳以上84歳未満、85歳以上と加齢の進行とともに減少傾向にある要因</p>	<p>Y ノルウェーでは80歳以上の高齢運転者に対して健康診断の義務付け有。80歳以上の高齢運転者は、この健康診断が一因であると考えているが、年齢とともに交通事故件数も減少しており、そのトレンドに基づいたものであると認識。また、75歳以上の運転者は運転機会が減少していることも要因であると考え。なお2021年2月の議会で上記義務付けを廃止するという提案が出されており、今後どのような決定がなされるか懸念</p> <p>Y また、「運転審査」と呼ばれる運転能力の審査がある。これは医師または警察が、患者や運転者が運転に適していないと判断する場合、県(County)に対してその旨を報告し、県がNPRAによる個別の運転能力審査試験の必要性の有無を判断の上、必要と判断した場合には、対象者に対して「懸念通知(Message of concern)」を送付し、試験の受講を通知する制度。医師及び警察には報告義務があり、また通知を受けとった運転者は、個別の運転能力審査試験を受講する義務がある。運転能力の査定者となる試験官はNPRAの指定のコースを受講している専門官が務める。2015年から2019年の間に、毎年</p>

	約 2,000 件の懸念通知が送られた。そのうち 70 歳以上の運転者に関しては、試験の結果、50%が運転をやめるべきだという評価を受けている。70 歳未満の運転者については、約 20～35%が同様の評価を受けている
高齢運転者が身体的な衰えによって、高齢者が自身での自動車の運転による移動ができなくなった際に行っている又は行おうとしている支援策	<ul style="list-style-type: none"> <li>Y タクシーチケットの配付、買い物や健康センター等高齢者にとってニーズが高そうなバス路線の確保等（今後オンデマンドが主流になるだろう）を県または基礎自治体レベルで実施</li> </ul>
高齢者向け交通安全プログラムを実施する上で新型コロナウイルス感染症による影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>Y Driver65+も歩行者プログラムについても、プログラムにグループでの議論が含まれているため中止せざるを得なかった。そのため、プログラムをビデオや HP での公開等を検討。新型コロナウイルス感染症流行の状況が続くようであれば、オンラインへのシフトを考える必要があるが、高齢者はオンラインに慣れていないこともあり、今後の課題と認識</li> <li>Y また「道路の横断」と「視認性の向上」というテーマについては、年金受給者協会と協力して、資料の一部をソーシャルメディアで配信したいと考えており、現在資料の一部を動画に変換する作業を行っている</li> </ul>

図表 5-4 スウェーデンのヒアリング聴取内容

交通安全対策の変遷	<p>Y スウェーデンの交通安全の歴史は 1960 年代まで遡る。70 年代には他国と同様に死者数を段階的に減らしていた。しかし 80 年代に死者数が増加したため、政策の転換について検討を始めた。90 年代の初めには死者数も死傷者数も劇的に減少したが、交通安全政策ではなく経済不況の影響によるものだった</p> <p>Y 経済が再び活性化した際には 70 年代、80 年代の政策ではうまく機能しないと考え新しく政策を検討した結果がビジョンゼロである</p> <p>Y 現在でも伝統的な交通安全政策を展開していないわけではない。90 年代の初めから言われていることであるが、事故要因の 90% は人的要因によるものである。伝統的な交通安全政策では責任の範囲を道路利用者個人として考えており、70 年代、80 年代の交通安全政策は、ミスをしないう完全な人間を前提としていた。そのため、規制やミスをしないう人間づくり(教育)を対策として展開していた</p> <p>Y 新しいビジョンゼロは、対象とする問題は事故そのものではなく、結果としての死傷者数である。人が事故により亡くなったり、重傷化したりすることを防ぐ。間違いを犯すことや弱いことを前提にした仕組みをつくる</p> <p>Y 97 年にビジョンゼロを導入した際に、他国に比べ交通事故状況は良かったものの、人口 100 万人当たり 7 人の交通事故死者数であった。2013 年以降は死者数が下げ止まり、2018 年には増加に転じた。2013 年からの悪化を受けて新しい計画を策定しているが、高齢者と若者で考え方を変えているわけではない</p>
高齢者への交通安全	<p>Y 上述のとおり高齢者や若者等年齢で区分した対策を取るという考え方は採用していない</p> <p>Y スウェーデンも日本ほどではないが高齢化が進展しており、高齢者の交通事故への対応は大きな問題と認識。20 年前に比べ現在の高齢者は比較的元気であり、高齢者のモビリティを確保しつつ、高齢者の安全をどう確保するかを検討。具体例として、スウェーデンでは運転免許を保持するための運転能力の点検はしていないが、高齢者が医療機関を受診した際に、医師が車を運転することは難しいと判断した場合には、当局に報告する義務を有する</p> <p>Y 若年運転者と比較して高齢運転者が問題だとは認識しておらず高齢運転者は身体的な短所をカバーする対策(病院に行くときには同じ道を使う、ゆっくり運転する等)を自身でとっている。一方で若年運転者の方がスピードを出す等の危険性が高いと認識</p> <p>Y 高齢運転者に関して唯一の懸念は認知症だが、高齢運転者に対してはポジティブに考えており、高齢歩行者は歩いて骨折する等の可能性が高く、自動車に乗車していた方がかえって安全と考えている</p>
今後高齢化の進む中で計画における高齢者の位置づけ	<p>Y 高齢者や若者に特化した取組を展開するというわけではなく、最も弱い人々(子どもや高齢者)を政策の中心に置き、彼らが守られる対策を立てることができれば、若者にも対応できるため、弱い人々を政策の中心に置き、統合的な対策で対応</p>
高齢運転者が身体的な衰えによって、高齢者が自身での自動車の運転による移動ができなくなった際に行っている又は行おうとしている支援策	<p>Y 高齢者が運転できなくなった際のサポートは、市町村の責任範囲でオンデマンドによる病院等に送迎するサービスを実施</p> <p>Y 前提として、高齢者から免許を取り上げて、病院に行けない、買い物に行けないという状況を作ってはいけない、バリアを作ってはいけないと考えている。高齢者から運転免許を取り上げると、高齢者は自転車や徒歩での移動を選択し、逆に高齢者の交通事故死者数が増えることにつながる。既に歩行者の死傷者数について、高齢者は割合が高い</p>

高年齢者向けの交通安全普及啓発	<p>Y 特定のグループが事故を起こしていると捉えられてしまうことを懸念するため、ここ 10 年から 20 年社会的な普及啓発キャンペーンは行っていない</p> <p>Y NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande 英名: The National Society for Road Safety、全国交通安全協会) という組織がキャンペーンを担っていたが、上述の理由で過去には 100 人以上のスタッフがいたが、現在はスタッフ 4 人まで規模が縮小</p> <p>Y 交通安全に係る普及啓発活動を実施しなければ交通安全対策が市民から見えづらくなる状況が生じる。その結果として、市民からは我々が交通安全政策を何もしていないと捉えられてしまう恐れがあり、政治的には市民にアピールした方がよいという意見もあり、こうした団体を通してキャンペーンを増やしていくことになる可能性がある</p>
高年齢者の先端技術の理解促進	<p>Y 先端技術のうち効果的と思われるのは衝突被害軽減ブレーキであり、高年齢者がこの技術を使用することに課題は感じていない</p> <p>Y 高年齢者自身も車両の安全性に関して関心をもっており、新しい技術を搭載した車を使うことに抵抗はない</p> <p>Y なおパッシブセーフティに関して、開発段階では速いスピードでの衝突を想定しているが、高年齢運転者は若年運転者よりも低スピードで衝突するケースが多い。そのため、今後は低スピードでの衝突事故に係る研究も行う予定</p>

図表 5-5 ドイツ (BMVI) のヒアリング聴取内容

現行計画の評価	<p>Y 現行計画では、高年齢者に係る施策として、自主的な健康診断の推進、医療面からの助言の機会拡充、高年齢者向け運転支援システムの範囲の拡充を掲げている</p> <p>Y これら 3 つは助成プロジェクトで、事後評価を実施。主に DVR が取組を担っており、どの程度評価するかはプログラムによりばらつきがある。交通安全計画を推進するために一部は科学的な評価を実施するが、定性的な評価のみのプログラムもある。科学的な評価を実施しているプログラムは BAST の HP で結果が公表。なお上記のこの 3 つは定性的な評価が中心となっており重傷者数に対する直接的な影響は測定されていない</p> <p>Y 評価に関しては、計画期間内の交通事故死者数は 24% 減となっており、これまでの対策は有効と考えている。これは、他の欧州諸国と比べても高い水準である。この成果は、連邦政府以外に、州政府や警察、市レベルで対応したことによるが、まだまだ交通安全を推進するポテンシャルがあると認識</p> <p>Y 高年齢者については、2018 年の人口 10 万人当たり 65 歳以上交通事故死者数は 2010 年比増加している背景として、高年齢者数が増加していること、モビリティが多様化していることが要因と考える。高年齢者 1 人当たりの自動車の移動距離は安定している傾向にあるため、高年齢者数の増加が影響していると考えられ、交通事故のリスクが増加しているとは捉えていない</p> <p>Y ドイツでは 65 歳以上を高年齢者と定義しているが、75 歳以上をターゲットとして施策を講じている。75 歳以上で区切るのは、統計上 75 歳以上の交通事故死者数の割合が高いからである。ただし同年齢でも個人により差があるため、年齢だけで区切るのは問題であると考え。85 歳以上の高年齢者に対して教育をしても、その人たちの行動を変えることは難しいため、その手前の年齢から教育をする必要がある</p>
長期的な高年齢者の交通事故死者数減少の要因及び、	<p>Y 上述のとおり、高年齢者の活用するモビリティの多様化により、歩行者だけではなく、自動車運転者や二輪車、自転車の人口も増えている。特に、免許保有年齢が上昇しており、女性で顕著である。もう 1 つは余暇の交通手段も変わってきてい</p>

<p>2017 年の状態別高齢者交通事故死者数の削減幅（2000 年比で歩行者（約 43%減）、自動車乗用中（約 24%減））の差の背景要因</p>	<p>て、車に乗らない人はサイクリング、さらにペデレクス（電動アシスト自転車）に移行する。また、二輪車の利用人口が増加している。こうした構造的な変化が合わさり、状態別の減少幅の差が出たと認識</p> <p>Y 高齢者のモビリティの多様化は、健康の観点では望ましいが、交通安全の面からは望ましくない。ただし、ペデレクス（電動アシスト自転車）の交通安全上の評価はまだ終了しておらず、高齢者の交通安全における課題が利用者の増加がみられるペデレクス（電動アシスト自転車）だと言及できる状況には至っていない。ペデレクス（電動アシスト自転車）の問題は早期に対応する必要があり、安全講習は DVW、DVR でも実施していく必要がある。併せて e スクーターへの対応も必要と認識</p>
<p>今後高齢化の進む中で次期計画における高齢者の位置づけ</p>	<p>Y 科学的な調査に基づいてシナリオを立てているため、次期計画においても全体的には優先度を変えることはない。現行のプログラムを継続するが、新たな施策も実施</p> <p>Y 連邦政府は引き続きビジョンゼロを採用しており、これは他団体と連携して行うことが不可欠であり、チームスピリットを共有して実施することが肝である。この考え方をベースに、すべての施策を 1 つ屋根の下に結集することで戦略（ROAD SAFETY PACT）を変えた。この ROAD SAFETY PACT に基づいて、すべてのステークホルダーが共通の目的に向かっていく取組を 2018 年からスタートした。すべての施策はこの ROAD SAFETY PACT をもとに実施していく</p> <p>Y 数値目標は死者数を 14%減で、施策は 12 のアクション分野で分けており、どの分野でどのステークホルダーが動くかが明示。高齢者が含まれるのは「全員参画」と「Safe Walking」の分野である。全員参画の目的は年齢を重ねても安全に移動できるようにするというものである。また、政府は企業がこの ROAD SAFETY PACT に参加するよう働きかける</p> <p>Y その他、次期計画では、「運転のアシストシステム」、「（未来の）歩行者の安全」について含める予定である</p>
<p>高齢運転者の運転能力の確認・安全運転の確保</p>	<p>Y ドイツでは高齢者の 65 歳以上と 75 歳以上に分類。これは統計的に 75 歳以上で死亡事故件数が有意に増えるからであり、それ以上年齢区分を細分化はしていない。施策としては、運転教習所での再講習と自動車メーカーに対して高齢者の運転能力を支援するような製品の供給を働きかけている</p> <p>Y 先端技術の普及に関して、75 歳以上の高齢者が先端技術搭載車に乗り替えて運転の対応ができるかという問題がある。そのため、「よりよい助手席」というキャンペーンを実施している。これは高齢運転者の助手席に乗る人が高齢運転者に新しい知識をシェアしてもらうものである。その他、自動車販売ディーラーにも前述の ROAD SAFETY PACT に参加してもらうことを考えている</p>
<p>高齢運転者が身体的な衰えによって、高齢者が自身での自動車の運転による移動ができなくなった際に行っている又は行おうとしている支援策</p>	<p>Y 運転が困難になった際の移動は、高齢者以外の年齢層も含むすべての人が安全に移動できる環境の整備の範囲で支援するものであり、公共交通等他の取組とあわせて取り組むものと認識</p>
<p>高齢者向け交通安全プログラムを実施する上で新型コロナウイルス感染症による影響</p>	<p>Y 新型コロナウイルス感染症の流行を受け、最も注力したことは、総額で 1,540 万ユーロの資金援助したプロジェクトの対応である。これらプロジェクトのほとんどが対面で行われるプロジェクトであることが課題だった</p> <p>Y 実施した対策は 3 つに大別。 ツールのデジタル化、 必要な衛生施策（ソーシャルディスタンスの確保等）を講じた上で、対面で実施、 他の施策への資金の付け替え（例えば中止したプロジェクトの資金をタクシーの乗車席との間にビニールシート設置のための補助金に変更等）。なお対策の上、対面で実施したプロジェクトは若者向けのものである</p>



Y その他、一部資金は高齢者に対してどうすれば的確にリーチできるかという調査研究に振り分け現在進行で研究中

図表 5-6 ドイツ (DVR) のヒアリング聴取内容

<p>高齢運転者による交通事故を減らすためのプログラム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全教育運転</li> <li>・自転車及びペデレクス（電動アシスト自転車）再講習</li> <li>・Sicher Mobil im Alterの対策の概要（施策の評価）</li> </ul>	<p>「Sicher Mobil」について</p> <p>Y DVR は、高齢者でも積極的に道路交通に参加できるよう支援するため、車、自転車、電動アシスト自転車、徒歩を問わず、道路交通に積極的に参加する 65 歳以上の高齢者を対象とした交通安全プログラム「Sicher Mobil」を開発。道路交通の危険な状況、新旧ルールを理解、そして自分自身のパフォーマンスと健康への対処が 90 分の講習の主なトピックである。講習は特別に訓練されたモデレーターが、無料のイベントで参加者の個々の興味や質問に対処。このプログラムの目的は、65 歳以上の世代の安全なモビリティを維持することで参加者は、自分に合った形で能力の維持を行うことができる。プログラムの内容は、主に室内での座学が中心だが、自転車、電動アシスト自転車、歩行者を対象とした特別セミナーには、密室の外での実践的な部分も含まれる</p> <p>Y モデレーター（トレーナー）は、参加団体/自動車クラブ ACE、ADAC、ARCD、BVF、DVW、VCD に組織的に割り当てられ、指導を担当する。プログラムの内容、トレーニングと情報資料、モデレーター（トレーナー）向けのトレーニングと高度なトレーニングは、DVR によって開発および実行。最低開催人数 8 人のイベントごとに、モデレーターは DVR から 75 ユーロの費用手当を受け取る</p> <p>Y 現在、全国で約 400 名のモデレーター（トレーナー）が参加。このうち約 250 名が、毎年プログラムの実施に積極的に取り組んでいる。通常年（新型コロナウイルス感染症の流行なし）では、全国で約 5,500 のイベントを実施し、約 75,000 人の参加者がいる。受講回数に制限はなく、テーマの異なるイベントに何度でも参加できる</p> <p>Y プログラム内容は、1980 年代初頭から連邦政府により資金提供され展開されてきたが、人、医療、技術、道路の分野での多くの対策が安全な道路につながるため、具体的にプログラムの実施が交通事故の削減にどの程度貢献したか評価することは困難である。そのため「Sicher Mobil」の寄与を数値的に証明することは難しいが、「Sicher Mobil」への参加者数はプログラムごとに明らかであるが、需要は過去 10 年間で減少傾向にある</p> <p>「Sicher Mobil im Alter」について</p> <p>Y 道路交通における 65 歳以上の世代の問題と課題について、高齢者自身と若い人々にそれらを認識させるためのキャンペーンを実施。キャンペーンの主な目的は、トピックへの注目を集め、すべての道路利用者に対して高齢の道路利用者に対する理解と行動変容の促進</p> <p>Y 2020 年には若年層に焦点を当て、高齢者（特に高齢歩行者）の特徴を正しく理解してもらうことを意図した取組を実施。具体的には公共交通バス等にメッセージと行動の呼びかけの広告を掲載した他、バーやレストランでのチラシ配布や無料のポストカードの全国配布、対応する映画コマーシャルの制作やポスターキャンペーン等を展開</p> <p>Y その他、高齢者が視力や反応能力等をテストするために使用できるオンラインセルフテストを提供</p>
<p>高齢運転者が身体的な衰えによって、高齢者が自身での自動車の運転による移動ができなくなった際に行っている又は行おうとしている</p>	<p>Y 「Sicher Mobil」プログラムと「Sicher Mobil im Alter」以上の対応策は計画していない</p> <p>Y 高齢者の健康状態が悪化し、それが個人の運転技術に影響を与える場合は、定期的な健康診断とかかりつけの医師の関与を推奨している。しかし、統一された規制や仕様がほぼなく困難であると認識。また、ドライビングインストラクターとのフィードバックトリップと呼ばれるものに参加することも推奨している</p> <p>Y ドイツの運転免許証は生涯にわたって発行されるため、老後の運転を制限することは難しいと考えている</p>

<p>る支援策</p>	
<p>高齢者向け交通安全プログラムを実施する上で新型コロナウイルス感染症による影響</p>	<p>▽ パンデミック発生後、「Sicher Mobil」の一環としてのウェブコンテンツの活用も検討したが、特定の利用者しか恩恵を受けられないため見送った。しかし、今後も数年間にわたってセミナーの開催に影響を与える場合は、ウェブコンテンツの活用を再検討する必要があると認識</p>
<p>高齢者の交通事故死傷者数及び高齢運転者による交通事故を減らすためのプログラムについて、今後新たに実施する予定</p>	<p>▽ 現時点では、追加対策は検討していない。高齢の道路利用者の運転に関する一般的なイメージは、実際の事故発生状況と必ずしも一致していないと考えている。全人口に占める 65 歳以上の割合は現在約 21%だが、高齢者運転者による事故は全体の約 13 パーセントにとどまる。ただし、過去数年間に交通事故死者数のほぼ 3 分の 1 は 65 歳以上と他の年齢層に比べて交通事故の被害を受けやすい存在と言える</p> <p>▽ このような背景から、年齢自体は個人の運転適性を評価するための不十分な指標だと認識しているが、強制運転免許試験の導入については議論する必要があると考えている。強制運転免許試験は、遅くとも 75 歳に達したときに役立つと考えており、議論の必要はあるものの必須の課題とは考えていない</p>