

编者按：

苏交科集团作为交通运输新型智库联盟第一届理事会成员，积极参与智库相关研究工作，围绕国家和交通运输行业热点议题献计献策。近日，集团规划院规划所温玉莎、郭坤卿撰写的《注重细节服务 彰显人文关怀——人口老龄化背景下交通运输发展策略研究》通过智库遴选，由中国交通新闻网于人民日报全国党媒信息公共平台刊载。

以下全文：

党的十九届五中全会提出“实施积极应对人口老龄化国家战略”。随着我国老龄化程度的不断加深，有效解决老年人出行面临的新困难、着力提升老年人日常出行的品质，为老年人创造安逸、舒适、充满人文关怀的交通出行环境，是加快建设人民满意、保障有力、世界前列的交通强国的应有之义，也是我国交通践行高质量发展的必然要求。

老龄化社会加速到来 对交通服务提出更高要求

根据第七次全国人口普查数据，我国60岁及以上人口约2.64亿人，占比近18.7%，其中65岁及以上人口约1.9亿人，占13.5%，12个省份65岁及以上老年人口比重超过14%。按照国际通行划分标准，我国即将步入“深度老龄化社会”。

全社会老龄化进程的进一步加剧，给交通发展提出新的要求。目前，交通运输主管部门积极应对人口老龄化带来的困难与挑战。比如，交通运输部积极探索创新，采用了“传统+智能”方式，指导多家网约车平台公司开通“一键叫车”等功能，解决老年人面临的“数字鸿沟”“智能障碍”等出行问题；江苏省苏州市开通敬老示范公交线；浙江省杭州市推出95128热线和曹操专车400热线服务；上海推出扬招杆、手机App“一键呼叫”服务等。但总体看，还远远满足不了老年人的出行需求，突出反映在顶层制度政策有待加强、交通设施精细化设计水平还需提升、老年人公共交通出行服务品质依然不高等方面。

发达国家交通 适老化经验值得借鉴

政策法规引导，保障老年人交通权利。发达国家政府高度重视老龄化问题，往往采用多部门联合方式共同制定相关政策。如，早在20世纪90年代，新加坡就成立了专门处理老龄化社会问题的部门，2015年出台了老年友好型城市行动计划，侧重于为老龄人口提供更加便捷友好的城市公共交通体系，2016年又推出“幸福老龄化行动计划”，由政府出资支持老龄人口医疗保健、住房、交通等多个项目。再比如，美国通过立法、编制指南等多种手段，发挥政策导向作用，特别是注重确保资金来源；1992年的美国老年人法案再次确认了交通在健康老龄化中的重要地位，要求各州投入相当比例的资金用于老年交通。

交通设施改善注重适老细节，以安全性、实用性实现人本精神。慢行交通系统方面，新加坡通过增设小坡度通道、扶手扶栏等无障碍设施、改善地下通道照明、在过街天桥增设电梯和雨棚等措施优化老年人步行环境。交通标志标识方面，美国联邦公路局针对老年人对符号标志的理解能力较差、辨识距离短等问题，重新调整、设计、新创符号标志，使之符合老年人认知能力。交叉口

设计方面，新加坡专门设置方便老龄人口过马路的“银发区”，通过调整信号灯、缩小道路宽度及铺设减速装置等有效措施，降低行车速度，以方便老龄人口；英国则在许多繁忙的路口设置专为老年人设计的安全岛，铺设为老年人特制的过街横道，在繁忙交叉口设置灯光信号灯，既方便老年人优先和安全通行，又不会对道路交通造成过多负担。

注重公共交通出行的适老性，提升适老交通服务品质。比如，新加坡为改善老人搭乘公共汽车的体验，采用低地板车辆，车内配套老龄人口座椅和轮椅固定装置；美国的公交车则在前车门设有升降电梯以方便坐轮椅的老年人，驾驶员可控制升降板降到与地面水平；日本为有效提升老人换乘便捷程度，在车站、地铁上下处都设有垂直电梯、滚动电梯、拖动轮椅上下的特殊设施，车站内的远距离平行移动采用滚动电梯，以减少步行；韩国在老年人聚集的车站、公园等公共场所都备有可供老年人使用的免费轮椅，还设置了专为老年人设计的休息座椅。

为老年人开发安全、易驾驶的车辆，并配套相应驾驶培训和审验制度。如，美国针对老人驾驶能力的不足，注重车辆应用人性化的操控系统和高科技手段进行技术改进；日本积极鼓励开发形成老龄驾驶者辅助系统，以简化操作，提高老年驾驶员的行车安全性。此外，美国对老年驾驶员设立了专门的培训课程和考试内容，并采用驾照审验制度，以降低老年驾驶员的事故死亡率。日本则要求75周岁以上的驾照持有人在办理三年一次的驾照更新手续时，必须接受一项“认知机能检查”的测试。

适老化交通服务 重在细节和人性化

大力提升公共交通全出行链的适老性。推动社区交通微循环发展，考虑老年人出行需求，开通连接社区至医院、菜市场、超市等的公交微循环线路。提升老年人公交出行环境便利性、舒适性，积极推广使用无障碍公交车辆，增设公交座椅、候车座位，提高公交信息服务可视化程度。改善换乘服务水平，针对老年人行动不便的情况，在不便加装电梯的车站设置拖动轮椅上下的特殊设施，平行换乘距离远的通道设置滚动电梯减少老人步行。提高老年人步行环境的便利性，完善停车区域划定及管理，提高慢行区域的连续性，保障老人步行权益。解决老人出行面临的“数字鸿沟”问题，加快推进“一键叫车”服务普及应用。

注重交通硬件的适老性精细设计。加强人行道和自行车专用道精细化设计，充分考虑适老出行，尤其老年人自动轮椅通行方便性及舒适性问题，注意人行道铺装选材，注意盲道设计防滑，保障老人出行安全。提升交通设施的适老精细化设计水平，如交叉口加装声光提醒装置，改进标志标牌设计使之简单、直观，道路两侧增加休息座椅等。

加强对适老交通发展的引导和探索。推动适老出行相关标准、导则的出台，增加适老化交通系统规划设计及改造的控制和要求。积极营造敬老出行文化，充分发挥舆论引导作用，利用交通运输部组织开展的“公交都市”创建、“公交出行宣传周”等专项活动，增加敬老出行方面的内容。鼓励社会力量探索创新更具针对性、安全性的适老交通产品，如便于轮椅上下的出租车、适老骑行的自行车和电动车等，推动老龄市场交通产业化发展。开展适老性驾培和审验的探索和研究，考虑到随着老龄化程度加深，老年人驾车比例呈上升趋势，提早在驾培、审验领域考虑其影响。

