

高齢者移動支援に関する東京圏内の自治体間比較



AH19100 酒井賢佑

指導教員 岩倉成志

1. はじめに

近年、高齢化が進行するにつれて高齢者の社会参加や健康維持が重要視されている。高齢者の中には、加齢による身体機能の低下などで通院や買い物のための移動手段の確保が難しくなる方も存在する。また、自身で車を運転する方もいるが、運転技術は加齢によって衰えていくものであり、事故を起こしてしまう事例が多くある。しかし免許を返納してしまうとそれに代わる移動手段がなくなるといった問題点がある。

そこで多くの市区町村では、高齢者が暮らしやすくするため移動支援を実施している。中でも近年、多くの自治体では日常生活において車を利用できない人々の移動手段を確保する目的で、コミュニティバスやデマンド交通等の地域公共交通の導入を行っている。しかし自治体によって移動支援の種類や数に違いがある。これから先さらなる高齢化に向け高齢者の移動手段について見直すべきだと思いい本研究を行おうと考えた。地方の高齢化問題が着目されがちだが、首都圏の老年人口は2005年から2035年にかけて、75%以上の増加を示している。そこで、東京圏の市区町村で行われている高齢者に向けた移動支援の差異を明らかにすることを目的とする。

2. データ概要と研究方法

本研究の対象地域は埼玉県、千葉県、東京都(離島除く)、神奈川県 の1都3県とし、各市区町村で行われている高齢者に向けた移動支援を各ホームページより集計する。市区町村数は埼玉県63、千葉県54、東京都53、神奈川県33の合計203市区町村である。集計したサービスの種類を表1に示す。なお、サービスの対象者は65歳以上の方と要支援・要介護者とした。市区町村の高齢者に向けた移動支援の実施地域をQGISにて可視化し、自治体間を比較する。

3. 分析結果

3-1. サービス数

図1は対象地区である東京圏の203市区町村の各自治体が行っているサービス数の違いを可視化したものである。サービス数の割合を表2に示す。203市区町村の内、1つのサービスを実施している地域が57市区町村(28.1%)、2つの地域が67市区町村(33.0%)、3つの地域が37市区町村(18.2%)、4つの地域が23市区町村(11.3%)、5つ以上の地域が4市区町村(2.0%)であり、9割以上の市区町村がサービスを行っていた。ただし、サービスのない地域が15市区町村(7.4%)あり、そのうち高齢化率が全国平

表1 高齢者移動支援一覧

公共交通料金割引・助成	バスやタクシー等公共交通を利用する際の助成や利用券の交付、高齢者を対象とした定期券等。
移送サービス	過疎地域等の交通空白地帯に住む高齢者や公共交通機関を利用することが困難な高齢者等を対象とした送迎。
コミュニティバス	交通空白地・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス。(高齢者に対し運行、割引を行っているものを対象とする。)
デマンド交通	利用者の予約に応じる形で、運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて運行する地域公共交通。(高齢者に対し割引を行っているものを対象とする。)

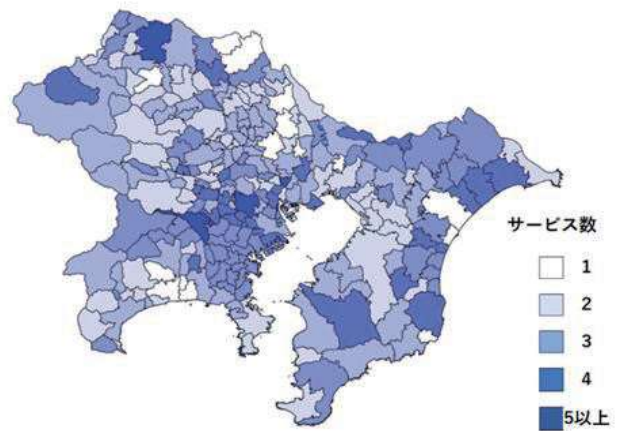


図1 高齢者移動支援サービス数

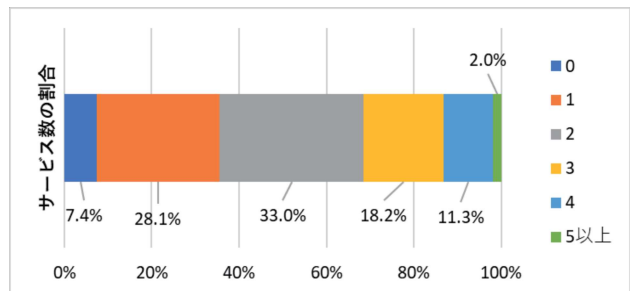


図2 高齢者移動支援サービス数割合

均28.4%を超える自治体が8市区町村存在したことから、必ずしも高齢化率が高い地域がサービスを実施しているわけではないことが分かる。

3-2. 公共交通料金割引・助成

公共交通料金割引・助成を実施している市区町村を表3に示す。公共交通料金割引・助成を実施している自治体は203市区町村の内162市区町村(79.8%)であり、多くの市区町村が実施している。東京都では全域で都内在住の70歳以上の方を対象としたバス定期券のシルバーパスを発行している。埼玉県では40市区町村(63.5%)、千葉県で47市区町村(87.0%)、神奈川県で22市区町村(66.7%)の自治体で実施されている。ただし、自治体間によってサービス内容が様々であり、運転免許自主返納

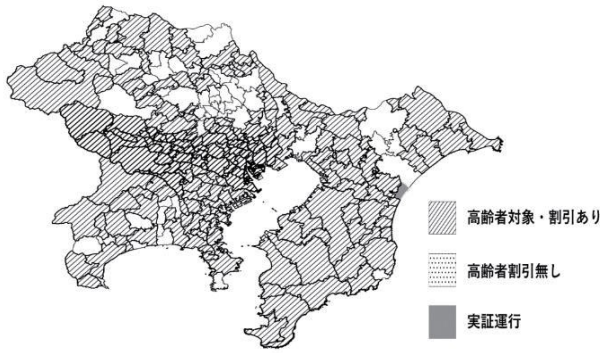


図3 公共交通料金割引・助成実施地区

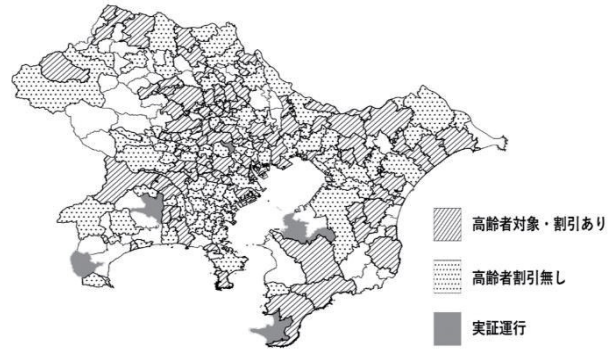


図5 コミュニティバス実施地区

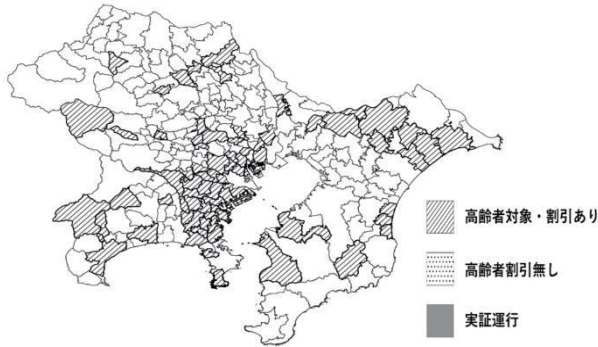


図4 移送サービス実施地区

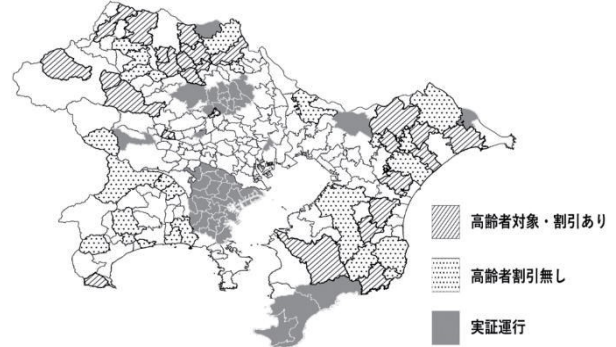


図6 デマンド交通実施地区

した方に対し、タクシーやバスの割引を行っている自治体が埼玉県で31市区町村(49.2%)、千葉県で35市区町村(64.8%)であるのに対し、東京都で9市区町村(17.0%)、神奈川県で8市区町村(24.2%)と都道府県ごとに差が生じている。

3-3. 移送サービス

移送サービスを実施している市区町村を図4に示す。移送サービスを実施している自治体は203市区町村の内60市区町村(29.6%)であった。埼玉県で8市区町村(12.7%)、千葉県で17市区町村(31.5%)、東京都で21市区町村(39.6%)、神奈川県で14市区町村(42.4%)の自治体を実施している。千葉県、東京都、神奈川県では3-4割の自治体が行っているが、埼玉県では12.7%と他の地域と比べ少ない。ただし、自治体の取り組みとは別にNPO法人等による移送サービスの福祉有償運送が約9割の市区町村で団体登録されており、実施地区が少ないことの要因であることが考えられる。

3-4. コミュニティバス

コミュニティバスを実施している市区町村を図5に示す。コミュニティバスを実施している自治体は203市区町村の内155市区町村(76.4%)であった。高齢者を対象に運行、割引を行っている自治体は、埼玉県で22市区町村(34.9%)、千葉県で28市区町村(51.9%)、東京都で26市区町村(49.1%)、神奈川県で10市区町村(30.3%)の86市区町村(43.4%)であった。多くの自治体がコミュニティバスを導入しており、東京都では実証運行地区を含み約9割の市区町村が実施している。また、コミュニティバス自体は高齢者だけに限ったサービスではないが、高齢者の割引を実施し利用を促すことを考える自治体も多いこと

が考えられる。

3-5. デマンド交通

デマンド交通を実施している市区町村を図6に示す。デマンド交通を実施している自治体は203市区町村の内63市区町村(31.0%)であった。近年、デマンド交通を導入する自治体が増加し、埼玉県で24市区町村(38.1%)、千葉県で24市区町村(44.4%)、神奈川県で10市区町村(30.3%)の自治体を実施しているが、東京都では5市区町村(9.4%)と実施している自治体が少ない。東京都では交通空白地域が少なく、他の交通手段を利用しやすい人が多いためであると考えられる。また、高齢者を対象に運行、割引を行っている自治体は、埼玉県で14市区町村(22.2%)、千葉県で10市区町村(18.5%)、東京都で1市区町村(1.9%)、神奈川県で1市区町村(3.0%)の26市区町村(12.8%)であった。

4. まとめ

本研究は、首都圏の各自治体が行う高齢者に向けた移動支援の差異を明らかにすることを目的に行った。その結果、自治体ごとに高齢者移動支援の数、種類が異なっていることが確認できた。

今後、急速に高齢者人口が増加していくうえで、移動手段を確保することは重要なことである。しかし、自治体間に差が生じると、サービスの少ない地域では外出機会が減り、閉じこもりによる健康問題を引き起こす可能性が高くなることが考えられる。病院や大学、市区町村の福祉施設等の送迎バス空席の活用等新たなサービスの普及も広まっており、それぞれの自治体に合った移動支援の展開が望まれる。