

タクシー事業への期待感（都市部高齢者の意見を踏まえて）

- ・免許は返納しても良いと思っている（不安を抱きつつ運転）
- ・免許と車を保有していると費用もかかる

首都圏地方都市での試算：月額にすると4万2千円

※小型新車を購入(10年乗る)、維持費等すべて算入

※ガレージは敷地内



車を手放さない理由

- ・タクシーは予約ができないので不安
- ・ピーク時（朝や雨の日など）に来てくれないor長く待たされる

解消されれば手放せる

市域27m² 駅数8の都市

- ・駅までなら700～800円程度。目的地まで直行してもそれほどの負担ではない

解消されれば手放せる？

市域186m² 駅数22の都市

- ・買物や通院等をすべてタクシーにしたら1ヶ月に4万円（例：1往復2,000円×週3日×4週=24,000円 夫婦なら4万円？）
- ・乗りあいタクシーや路線バスへの乗継に耐えられるか？

生活に必要な外出に困る高齢者が増えている【要因など】

1) 少子高齢&人口減少社会&核家族化の進行 高齢独居・高齢者のみ世帯の増加

- 家族による送迎は期待できない

2) 公共交通が充実していない地域がある

↑ 自治体による交通事業者への
財政支援の限界

- 元気なうちは、マイカーを減らして、バスや電車に乗って・支えて・維持することが大切

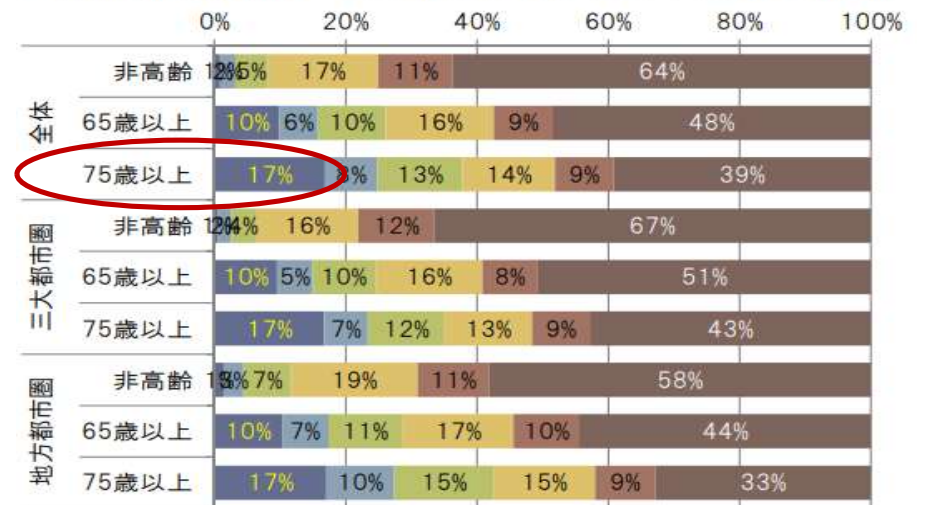
3) 駅やバス停はあるが遠くて歩けない

(坂があれば尚更)

4) 交通不便な地域はタクシー代も かさむ

- 無理なく休まずに歩ける距離は100メートルまでと75歳以上の17%が回答

■ 高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離

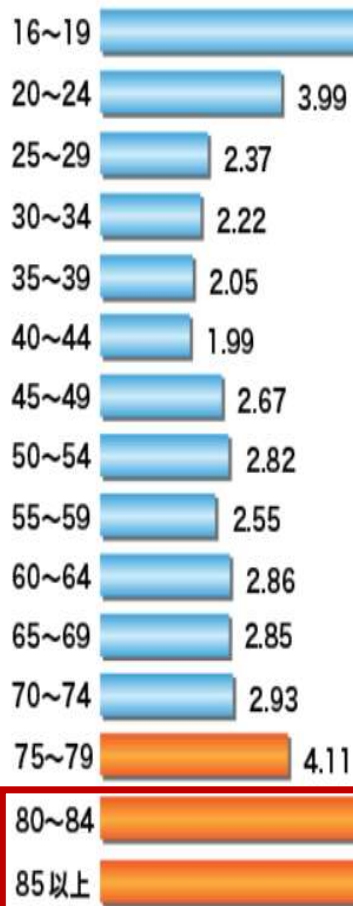


■ 100mまで ■ 300mまで ■ 500mまで ■ 1kmまで ■ 1.5kmまで ■ 1.5km以上

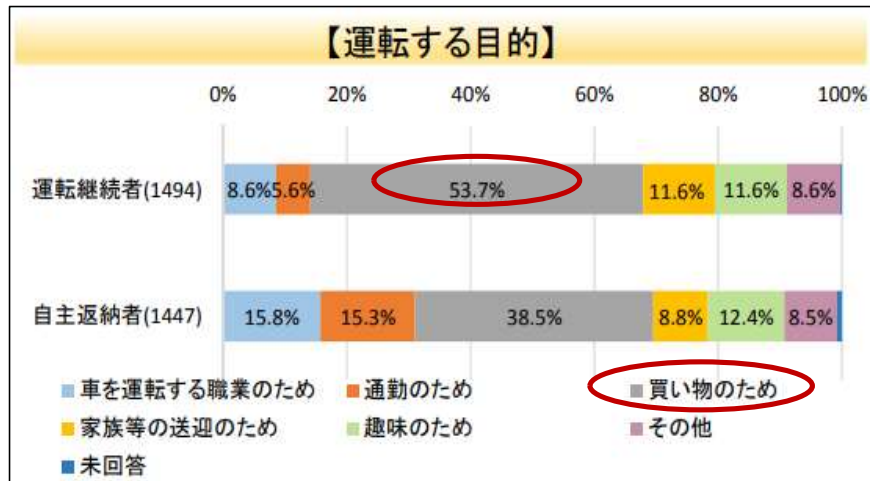
資料：国土交通省「全国都市交通特性調査」（平成27年）
※全国の70市を対象に集計

80代90代 高齢者の 免許返納問題

年齢層別の死亡事故件数（免許人口10万人当たり）



だが ● 運転免許は交通手段なので返納できないと75歳以上の77%が回答（警察庁調査結果2015年）



代替手段が必要

また ● 高齢者が運転やめたら要介護可能性「2倍」 朝日新聞2019.9.6付記事

筑波大学などのチームが、愛知県在住65歳以上の男女2,800人に追跡調査。高齢になって自動車の運転を止めた人は、運転を続けた人にくらべて要介護となる可能性が約2倍高くなる、運転はやめても電車やバスなどの公共交通や自転車を利用していた人ではリスクは1.69倍にとどまったという調査結果を発表

警察庁交通局「令和2年の交通死亡事故発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」より抜粋

生活に必要な外出に困る高齢者が増えている【課題】

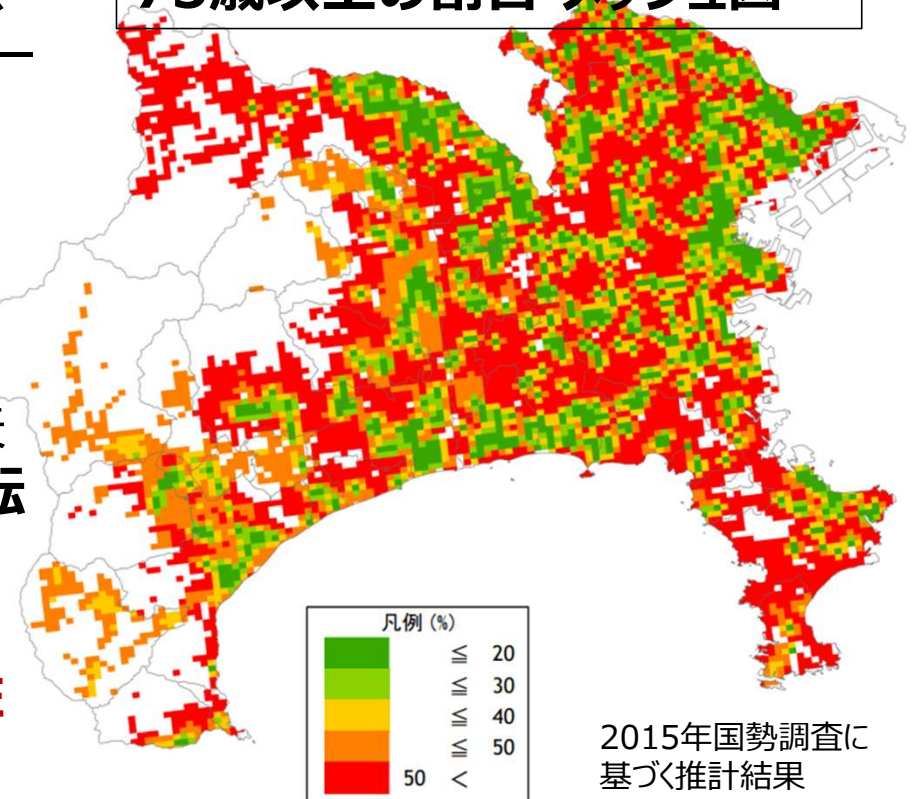
食料品アクセス困難人口 出典：農林水産政策研究所

定義：店舗まで500m以上かつ自動車利用困難な(65歳以上・75歳以上)高齢者を指す。店舗は、食肉、鮮魚、野菜・果実小売業、百貨店、総合スーパー、食料品スーパー、コンビニエンスストアを含む

買物環境の悪化の影響として、

- ① 高齢者の**外出頻度の低下**による**生きがいの喪失**
- ② 商店までの距離が遠くなることによる高齢者等の**転倒・事故リスク**の増大
- ③ 食品摂取の多様性が低下することによる**低栄養化**及びこれによる**医療費や介護費の増加の可能性**

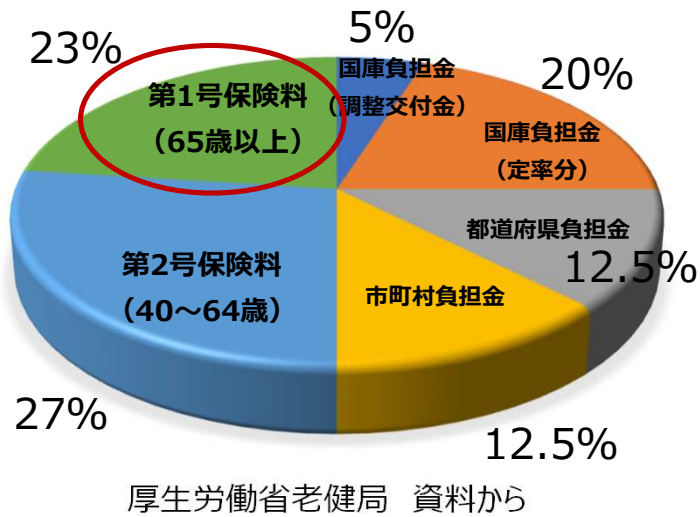
たとえば神奈川県
75歳以上の割合 メッシュ図



2015年国勢調査に基づく推計結果

介護保険の財源構成と規模

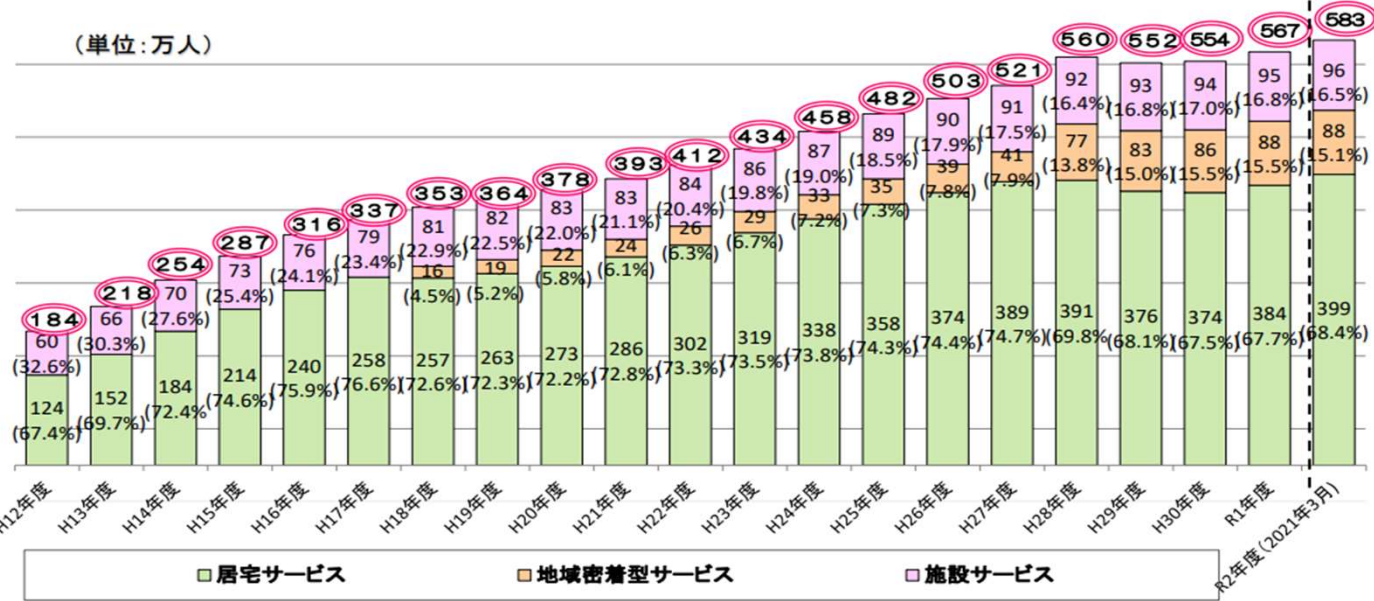
保険料1/2 税金1/2



介護給付と保険料の推移

高齢人口の増加とともに要介護認定者も増え 給付費は当初の3倍、65歳以上の保険料も2倍に

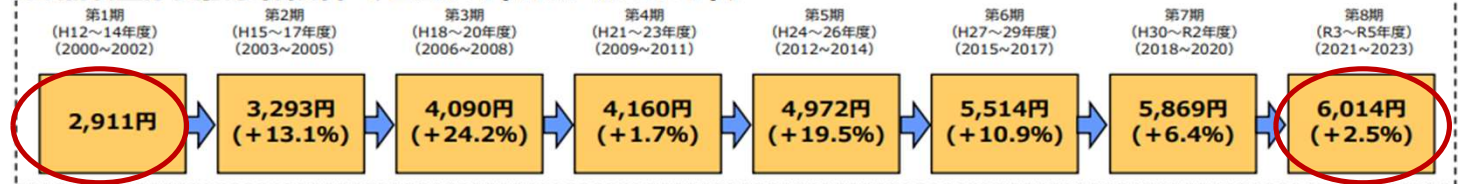
介護保険サービス利用者の推移
(種別別平均受給者(件)数(年度平均))



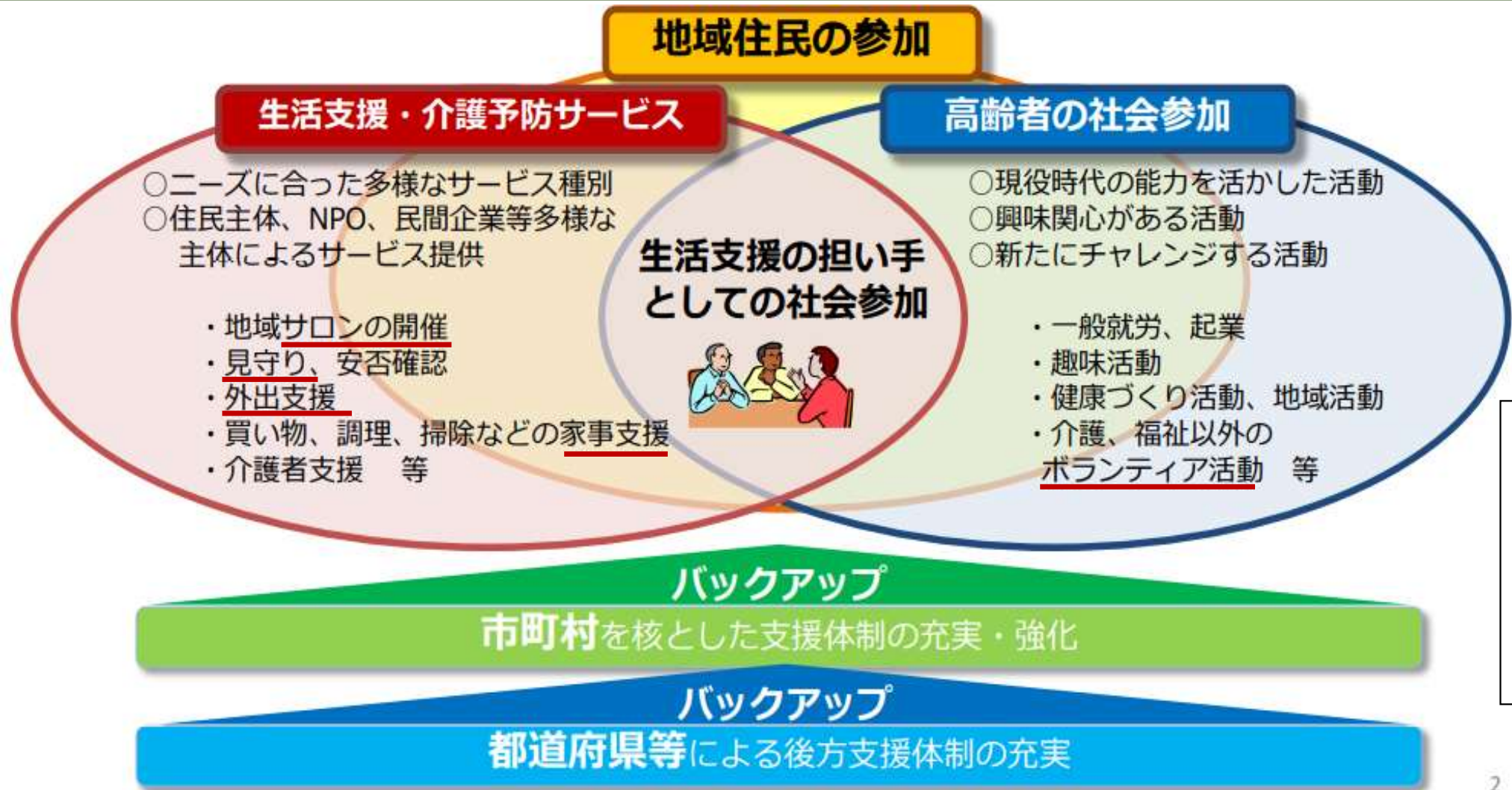
- ・要介護者等への給付 1人平均160~200万円/年
- ・介護人材の不足も深刻

介護予防の取組みが急務

65歳以上が支払う保険料〔全国平均(月額・加重平均)〕



厚生労働省の方針・提案 支え合いの地域づくり



住民主体を後押しする 機能やツール

■ 介護保険制度一部改正による機能（2015年～）

- 専門職としての**生活支援コーディネーター**(支え合い推進員)の配置
- **協議体の設置**（第1層、第2層）**地域の課題と対策を考える場**



■ 社会福祉法改正による **社会福祉法人の制度改革** (2016年) ➡ **公益的な取組を実施する責務**

デイサービス車両の空き時間で買物支援・サロン送迎等

■ 自治体等による**移動支援活動立上げ支援**

- ・ **アドバイザー派遣や伴走型支援**
- ・ **相談窓口の設置**
- ・ **地域支え合い型ドライバー養成研修の実施**
- ・ **活動補助金など**

【事例】 神奈川県秦野市 「とちくほ 買い物クラブ」 (栃窪地区)

形態:買物支援 車両:社会福祉法人 運転&付添:ボランティア

互助
活動

【経過】 地域の自治会連合会から買物支援について市へ要望→市が全戸にアンケートを配布→高齢化率50%以上で「すぐにも乗りたい」との回答があった栃窪地区で実施

<p>モデル実施 2018.9月 本 格実施12月</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・毎週(水)10:00~12:00 無料 ・運転ボランティア:自治会役員など6人 ※秦野市地域支え合い型認定ドライバー養成研修受講 ※社会福祉法人・地域・市3社による協定締結
<p>事業の効果 (ボランティアや 地域の声)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のコミュニケーションが活発化した ・車のなかで悩みを話す人ができてストレスが解消され、安心感が生まれた ・ひとり暮らし高齢者を地域で見守るという意識が共有されはじめた ・ボランティアが特別なことではない雰囲気地域に生まれた(別途「里山クラブ」も誕生:山林手入等) ・毎週外出することにより介護予防につながった

地域づくりに
つながっている



浄泉会提供の車両

人口低密度の市町村 & 地域における移動サービス

- 人口低密度の市町村や地域は、**組織・人材・財源が脆弱**であり、地域公共交通を適正にすること & 合理的に対応することは難しいのではないか
- **過疎的な地域が自ら地域公共交通をデザインするためには、新たな運営体制（財源・運営組織・運行組織）をつくる支援を行うことが必要**



- **AI活用デマンド**についても 人家は飛び飛びであり 走行距離も長くならざるを得ない
- **効率的な運用は難しいのではないか**
- **事業者協力型の交通空白地有償運送の模索や**
- **互助型の移動支援**（買物支援や居場所・サロン送迎・食支援等）も検討するのも一案ではないか
- 自治体主催の「地域支え合い型ドライバー養成研修」を通して、**過疎的な地域だからこそ「自分たちで何とかしたい」、「元気なうちには誰かの役に立ちたい」という高齢者は確実にいると感じている**