

高齢者・障害者の外出特性と外出支援に関する検討
—群馬県前橋市を事例として—

前橋工科大学	学生会員	○市川	志乃
前橋工科大学	学生会員	大鹿	拓寛
前橋工科大学	正会員	湯沢	昭

1. はじめに

現在、日本は平均寿命の延伸、少子化の影響を受け、高齢化が問題となっている。本研究で調査対象とする群馬県前橋市でも例外ではない。平成 25 年 9 月末現在、前橋市の総人口 341,030 人に対し、高齢者数は 86,064 人、高齢化率(65 歳以上の人口が総人口に占める割合)は 25.2%である(図-2)¹⁾。コーホート変化率による人口予測では、総人口は僅かに減少していくが、高齢者数は増加する。故に高齢化率も上昇し、平成 35 年には 30%弱になると予測される。また、高齢者のいる世帯数が平成 7 年から平成 22 年で約 1.5 倍に増え、特に高齢単独世帯、高齢夫婦のみ世帯の増加が顕著である²⁾。

図-3 は、前橋市の高齢者数と障害者数の比率の平均から求めた障害者数の予測である。これより障害者数も、身体障害者・知的障害者・精神障害者共に緩やかに増加している³⁾。総人口は減少していくので、障害者の割合は増えていくと予想される。

高齢者・障害者が増えていく今後は、彼らの自立した日常生活及び社会生活の確保が重要となる。そのためには、食事・更衣・移動・排泄・整容・入浴・労働・コミュニケーション・扶養など様々な面から支援していかなければならない。

2. 研究目的

本研究では、生活の中での「移動」、つまり「外出」に着目する。高齢者・障害者は日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける。その制限を無くし、気軽に外出できるような外出支援策を検討することを目的とする。

なお、本研究ではいきいきサロン利用者を高齢者、福祉ハイヤー利用券利用者を障害者と定義する。

3. 研究方法

研究の流れは図-4 に示す。始めに、高齢者・障害者の外出特性を把握するために、アンケート調査を行う。そ



図-1 前橋市の位置

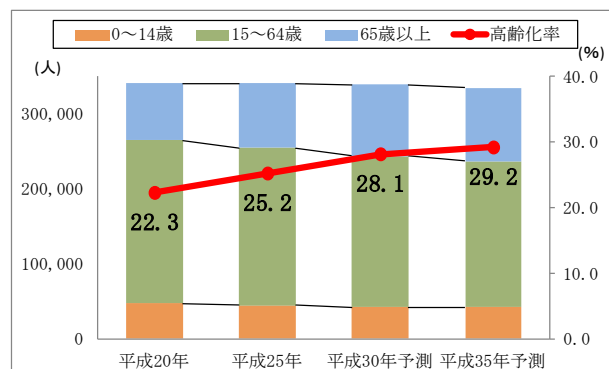


図-2 前橋市人口予測（各年9月末現在）

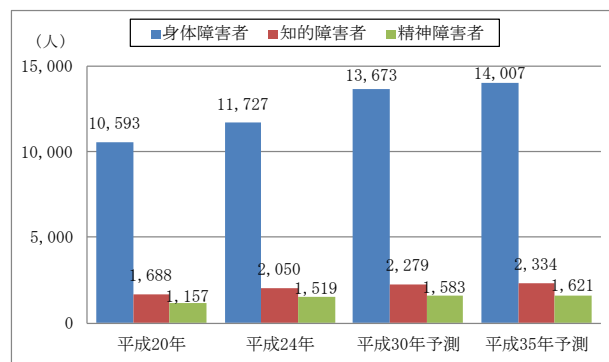


図-3 前橋市の障害者数の予測

それぞれのアンケート調査の概要は表-1 に示す。調査対象について、以下に示す。

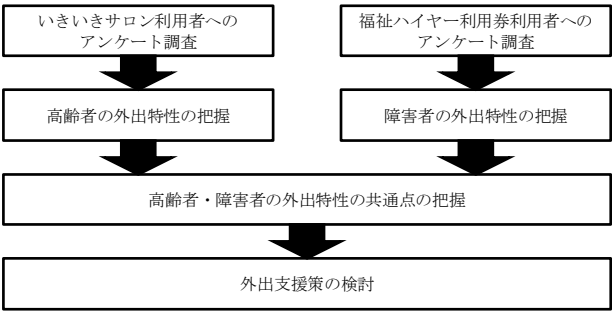


図-4 研究の流れ

表-1 アンケート調査の概要

調査対象	いきいきサロンを利用する高齢者	平成23年度に福祉ハイヤー利用券を支給された障害者
調査地域	前橋市全域	前橋市全域
配布日	平成25年6月13日	平成25年7月8日
回収期限	平成25年7月31日	平成25年7月31日
配布方法	直接配布	郵送配布
回収方法	直接回収	郵送回収
配布枚数	152票	1,186票
回収枚数	152票	604票
回収率	100.0%	50.9%
調査項目	・個人属性 ・日常の買い物手段について ・外出頻度、目的 ・交通機関の利用状況、利用可能性 ・外出する際に困難な事 ・外出することについて	・個人属性 ・障害者手帳について ・外出頻度、目的 ・交通機関の利用状況、利用可能性 ・外出する際に困難な事 ・福祉ハイヤー利用券の利用状況

(1) 高齢者へのアンケート調査

前橋市内のいきいきサロンを利用する高齢者を対象にし、152 人からアンケートの回答を得られた。いきいきサロンを利用する高齢者は1 人で外出できる元気な高齢者であると考えられるため、対象にした。

いきいきサロンとは、「縁側」「お茶の間」に見られた地域の集いの場を公民館等で行う住民の自主的行動で、気軽におしゃべりができる場所を作ることにより、「閉じこもり」「寝たきり」等の予防や地域のつながりを深めることが目的である。前橋市の社会福祉協議会が主体となって活動しており、平成 24 年度では市内 238 か所の公民館、集会所、グラウンドにて活動が行われている。

(2) 障害者へのアンケート調査

平成 23 年度に福祉ハイヤー利用券を支給された 1,186 人³⁾を対象とする。

福祉ハイヤー利用券とは「心身障害者福祉ハイヤー料金助成事業」という名で、昭和 56 年度から行われている前橋市の事業である。対象者は 18 歳以上で、在宅の身体障害者手帳(1 級・2 級)・療育手帳 A・精神障害者保健福祉手帳 1 級の者、また自動車税、軽自動車税の減免を受けていない者である。月 2 枚分(視覚障害 1 級は月 3 枚分)、つまり年 24 枚分(視覚障害 1 級は年 36 枚分)のタクシー基本料金分(初乗り料金)の利用券が交付される。但し、1 回の利用で 1 枚のみ使える³⁾。

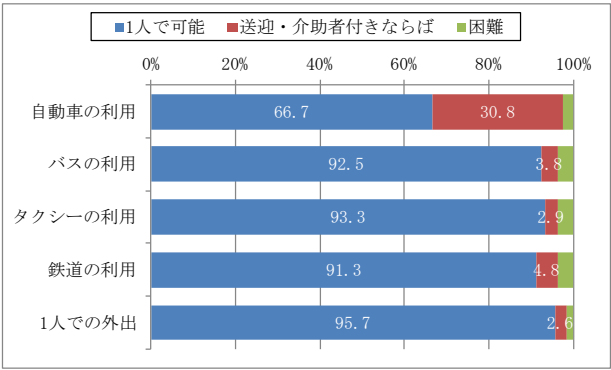


図-5 高齢者の交通機関の利用可能性

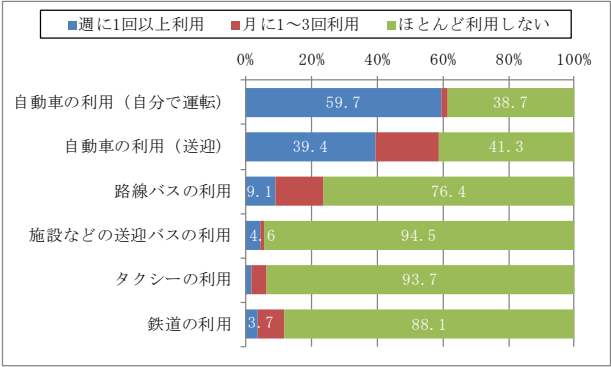


図-6 高齢者の交通機関の利用状況

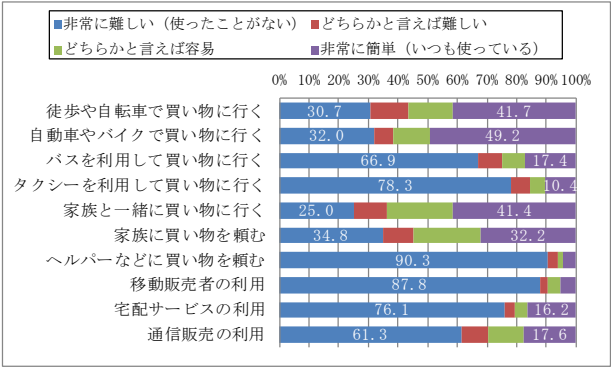


図-7 高齢者の日常の買い物について

次に、アンケートより得られた結果をもとに、単純集計、クロス集計を行い、高齢者・障害者の外出特性の共通点を把握する。それを基に高齢者・障害者が気軽に外出できるような外出支援策の検討を行う。

4. 研究結果

(1) 高齢者の外出特性

高齢者の主な外出目的は買い物であり、次いで、通院・通所が多かった。また、外出頻度について、約 7 割の人が週に 2 回以上は外出していた。

交通機関の利用可能性を図-5 に示す。約 65%の人が自分で自動車を運転でき、30%の人が送迎ならば自動車に乗れるという結果になった。ほとんどの人がバス、タクシー、鉄道に 1 人で乗れ、また、1 人で外出できる。

交通機関の利用状況を図-6に示す。自分で運転する、又は家族などの送迎による自動車を利用している人が多かった。また、バス、タクシー、鉄道の公共交通は利用が少なかった。同様に、図-7の日常の買い物についての結果からも、自動車の利用が多く、公共交通の利用が少なかった。これは群馬県が1人当たりの自動車台数が日本一である「車社会」であることが背景にあると考えられる。

以上の結果から、高齢者は自分で運転する、又は家族などの送迎による自動車を利用して外出している。外出が困難な人はほとんどいなく、外出頻度も高い。また、公共交通の利用頻度は低い、1人で利用可能である。

(2) 障害者の外出特性

障害者の主な外出目的は通院・通所であり、次いで、買い物が多かった。また、外出頻度について、半数の人が週に2回以上外出していた。

交通機関の利用可能性を図-8に示す。自動車の利用は、送迎ならば乗れる人が約66%と多かった。高齢者に比べ、介助者付きならば乗れる、又は利用が困難である人の割合が高かった。これは、今回の調査対象である福祉ハイヤー利用券利用者が障害の重い人達であることが原因であると考えられる。

交通機関の利用状況を図-9に示す。家族などの送迎による自動車の利用、施設などの送迎バス、タクシーの利用が多かった。それ以外の交通機関はあまり利用していないという印象である。

以上の結果から、障害者は家族の送迎やタクシーなどの他人が運転する自動車以外で外出している。身体機能上の問題などにより、高齢者よりも外出頻度が低く、交通機関の利用可能性も低い。だが、介助者付きならば利用できる人は多い。

(3) 高齢者・障害者の外出特性の共通点

高齢者・障害者共に主な交通手段は「自動車」であった。しかし、加齢により自分で自動車を運転できなくなる、また、高齢単独世帯・高齢夫婦のみ世帯の増加により送迎ができなくなるといった理由から、今後の自動車の利用は困難になると考えられる。

自動車の利用が多い分、公共交通の利用頻度は低い。しかし、介助者付きという条件はあるものの利用可能性はゼロではない。さらに、福祉ハイヤー利用券利用時、又は外出時に困っている事、自由記述より、交通費の自

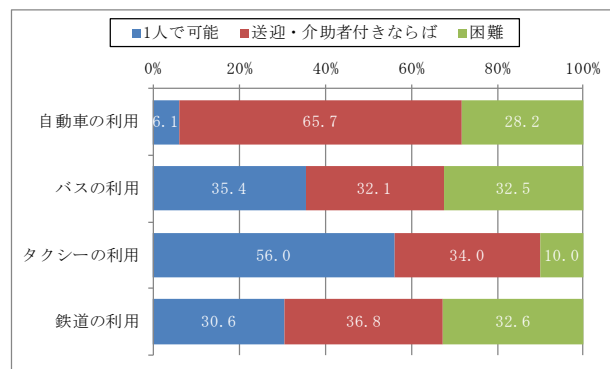


図-8 障害者の交通機関の利用可能性

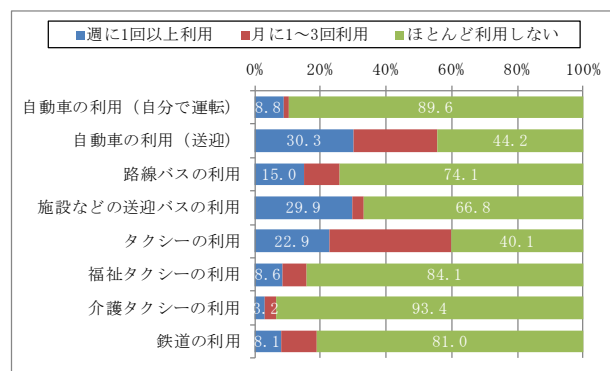


図-9 障害者の交通機関の利用状況

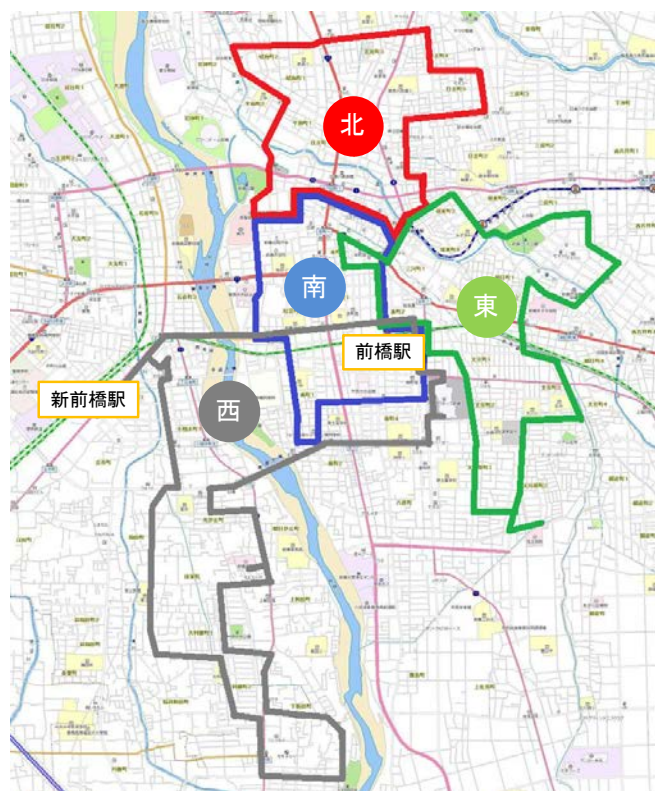
己負担額が高いという意見が多かった。特に、通院などでタクシーを利用すると、自宅から病院までの距離が遠く、また往復で利用するため、自己負担額が高くなるという。

(4) 外出支援の検討

外出支援の1つとして、前橋市コミュニティバス「マイバス」とタクシーの相互利用を検討する。

マイバスとは、前橋市中心市街地、またその周辺の人口密集地を循環運行するコミュニティバスである。1周約10.4kmの東循環、1周約15.7kmの西循環、1周約6.3kmの南循環、1周約7.4kmの北循環の4路線がある（図-10）。20～80分間隔で運行しており、運賃は各路線大人100円、小人50円である。また、4路線共通で乗換自由の共通一日乗車券が300円である。中心市街地や病院、公共施設、大型スーパーなどを通過する。小型、低床式バスで高齢者・障害者が利用しやすく、車椅子も乗車可能である⁴⁾。

このマイバスとタクシーの相互利用では、各路線の人口密集地に近いバス停1つに休憩所などを設け、人々が集まれる場所を作る。マイバスの運行路線から離れた場所に住んでいる人はその休憩所までタクシーを利用してもらい、休憩所でマイバスに乗り変えて目的地の最寄りまで移動してもらう。

図-10 マイバスの路線図⁽¹⁾

ここで相互利用の例を示す(図-11)。今回は西循環において、新前橋駅に休憩所を設けたと仮定する。新前橋駅から直線距離で2km離れた自宅からけやきウォーク前橋(大型ショッピングセンター)へ行く場合、①ルートでは自宅から新前橋駅まではタクシー、新前橋駅からマイバスを利用してけやきウォーク前橋へ向かう。②ルートでは自宅からけやきウォーク前橋までタクシーを利用する。前橋市のタクシー料金(初乗り2000mまでは710円、以後301mごとに90円)、マイバスの運賃から交通費を計算すると、①ルートでは810円、②ルートでは約1275円かかる。(但し、直線距離で計算しているため、実際にはもう少し高くなる。)これより、目的地まで直接タクシーで向かうよりもマイバスを相互利用するほうが自己負担を減らすことができる。さらに、障害者の場合は福祉ハイヤー利用券を利用するとタクシーの基本料金が補助されるため、マイバスの運賃100円のみで済むことになる。

5. まとめ

今後、自動車の利用が困難になるであろう高齢者・障害者のために、公共交通の見直しが必要である。しかし、前橋市では自動車中心の生活が根付いているため、公共交通の利用が少ない。また、福祉ハイヤー利用券利用時の自己負担額が高いという声が多い。今回、マイバスと



図-11 相互利用の例

タクシーの相互利用を検討した理由は、利用者の自己負担を減らす方法として有効であると考えたからである。大人100円、また乗換自由で300円という運賃は魅力的だと感じる。また、マイバスは高齢者・障害者が通院や買い物に利用する病院や中心市街地、大型ショッピングセンターを通過する。

しかし、タクシーとの乗換などが身体への負担になるというマイナス面もある。このマイナス面も含めて、今後検討していく必要がある。

参考文献

- 1) 前橋市 HP 年齢別住民基本台帳人口表(平成25年9月末現在)
<http://www.city.maebashi.gunma.jp/sisei/444/447/p001785.html>
- 2) 前橋市 HP 第5期「まえばしスマイルプラン」
<http://www.city.maebashi.gunma.jp/kurashi/42/104/122/p001996.html>
- 3) 前橋の福祉 平成25年作成 前橋市福祉部
- 4) 前橋市 HP 前橋市コミュニティバス「マイバス」の概要

補注

- (1) 群馬県企画部情報政策課 群馬県統合型地理情報システムより作成(平成25年12月1日現在)
<http://www2.wagmap.jp/pref-gunma/top/index.asp>