

地方自治体における高齢者交通に関する研究

豊田工業高等専門学校専攻科 正会員 野田 宏治
名城大学理工学部 正会員 櫛田 祐次
名城大学理工学部 正会員 栗本 譲

1. はじめに

これまでの研究から自動車の運転免許を持つ高齢者数は確実に増加するのに対し、さらに加齢が進むからと言って運転を止めようとする兆候は今のところない。しかし、最近の交通事故の傾向として、すでに高齢者がこれまでの被害者の立場から加害者の立場で交通事故に係わる傾向が顕著に表れている。

本研究では、このような背景をもとに最も住民と密接に接する機会の多い愛知、静岡、三重、岐阜県内の地方自治体（市町村）の高齢対策担当者を対象に1988年と1998年の2回「高齢者の交通問題に関する意識調査」を行った。それら調査から行政担当者から見た地方都市における高齢者の交通対策について分析する。

2. 高齢者サービス

2.1 高齢者の交通に関する意識調査

高齢者サービスの「高齢者への交通提供について」、「高齢者への交通安全対策」などに関する意識調査は、愛知・岐阜・三重・静岡県内の地方自治体331市町村の高齢者対策担当者を対象に、1988年と1998年7月の2回、郵送配布・回収で行った。各県ごとの配布、回収率は表-1の通りである。

2.2 一般的な高齢者サービスと移動サービス

1988年に各県とも実施率の高い項目は、「敬老会」と「家庭奉仕員派遣」で90%以上、「老人医療費助成」は三重県、岐阜県が90%以上、愛知県は80%、静岡県は63%である。「福祉医療費助成」についても岐阜県の90%に対し、静岡県は40%で大きな差が見られる。

表-1 回収率

県名	88年			98年		
	配布数	回収数	回収率	配布数	回収数	回収率
愛知県	88	52	59.1%	88	35	39.8%
岐阜県	99	58	58.6%	99	57	57.6%
三重県	69	37	53.6%	69	28	40.6%
静岡県	75	36	48.0%	74	23	31.1%
総計	331	183	55.3%	330	143	43.3%

他に各県とも実施率が50%以上の項目は「日常生活用具の給付・貸与」「老人健康診断」「高齢者大学（講座）の開設」「車椅子貸与」で、前出の項目と合わせても6項目に留まっている。

高齢者サービス項目のなかで高齢者の移動に関係する「交通費補助（負担）」は愛知県の12%が最も高く、静岡県では実施していない。「福祉バスの運行」は愛知県の19%、静岡県は3%、「福祉タクシーの運行」は地方自治体183のうちわずかに愛知県の3.8%で実施されているだけである。

「車椅子貸与」を除く移動サービスに該当する「交通費補助（負担）」は愛知県、静岡県が35%に、「福祉バス運行」は岐阜県の42%に伸びている。特に近年採算悪化から路線バスが廃止され、自治体主導で公営バスが整備されている。それが「福祉バス運行」の実施に結びつくものと思われる。

3. 高齢者への交通サービス提供と費用分担

行政が選択した交通サービスの具体的内容について3つまでの項目を図-1に示す。

第1回調査では、各県とも全般的に割合の高い項目は「ボランティア組織を充実させボランティアに面倒をみてもらう」「高齢者の家族で面倒を見ても

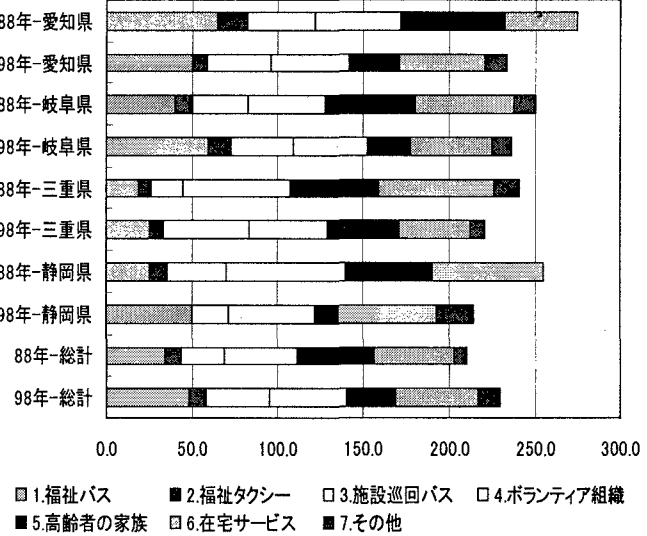


図-1 高齢者交通への対策

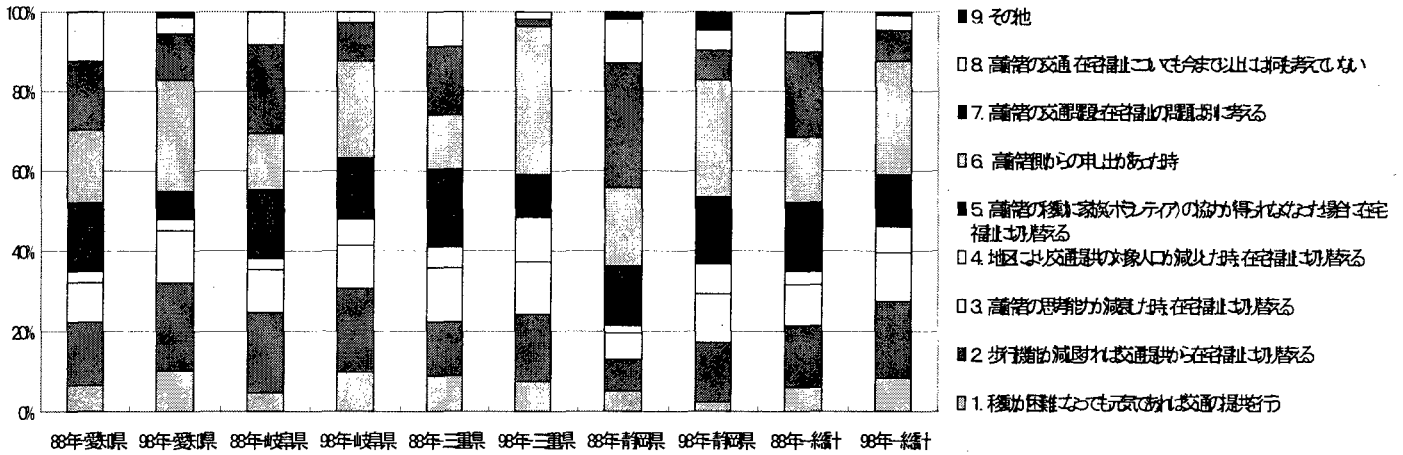


図-2 交通サービスの提供基準

らう」「在宅サービスを考えている」の3項目であった。愛知県については「福祉バスの運行を考えている」が含まれる。一方「福祉バスの運行」については静岡、三重県が20%前後、岐阜県が39%、「福祉タクシーの運行」は愛知県が17%である以外は他県が10%以下、「施設巡回バス」は三重県の19%を最低に他県は30%以上である。行政側の対応として資本投資による交通機関整備よりもソフト的な対応で維持費があまりかからない方法を選択する傾向にある。特に三重県ではその傾向が顕著である。

費用分担については、各県とも最も多いのが「未定」の約40%で、「全額公費で負担する」は愛知、岐阜県の20%台、三重県は7%である。一方「全額利用者負担を考えている」は三重県が最も高く18%、岐阜県は0%で他は7%未満であった。

第2回調査の総計で見ると、第1回調査よりも「高齢者の家族で面倒を見てもらう」が減少し、「福祉バスの運行」「施設巡回バス」の回答が増加している。ところが各県で減少しているのは「福祉バスの運行」が岐阜県で、「在宅サービス」は三重県で、「ボランティア組織を充実させ面倒を見てもらう」は三重県、静岡県で減少している。

4. 行政担当者が個人的に考える高齢者の交通

4.1 整備を希望する公共交通機関

2回の調査とも高齢者の公共交通機関として整備を希望する交通手段は、「バス路線」で50%、2番目は「高齢者用マイクロバス」で約20%、ところが第1回調査では3番目は「自家用車」の17%であったのが第2回調査では僅か4%とになっている。他の選択肢の「高齢者用ライトバン」「車イス用ライト

バン」は2回の調査ともわずか数%である。

つまり高齢者のために整備を希望する公共交通手段としては一般の健常者と一緒に利用できるバスや多くの高齢者とともに利用できる高齢者用マイクロバスや個人的に利用する自家用車がほとんどである。

4.2 自身が移動困難になった時の交通手段

第1回調査と第2回調査を比較すると、家族内に身体不自由者が出たときの交通手段については、「自分達で面倒を見て公共交通は従に考える」が32から17%へ、「自分達で面倒を見るべき」が15から6%へ減少している。一方「不自由な方でも利用（必要に応じ車両を呼び出す）できる公共のマイクロバスを主体とした交通機関を整備すべき」は14から24%に、「不自由な方でも利用（必要に応じ車両を呼び出す）できる公共のライトバンを主体とした交通機関を整備すべき」が10から17%に増加している。

2回の調査とも「不自由な方でも利用できる公共の路線バスを主体とした交通機関を整備すべき」の回答が20%以上ある。「公共交通機関はあてにせず、ボランティア活動で面倒をみるべき」とする回答は僅か2%以下である。

以上のことから、従来の家族内のことは家族内で面倒を見る考えから、公共の交通手段に頼る方向へ変化した構図が明らかになった。

5. まとめ

今後も交通サービスが充実されることはあまり期待できない。少子高齢化社会で行政をより頼りにする社会構造が明らかとなり、またボランティア活動にも限界があり、早急に高齢者の交通サービス提供について、社会問題として議論する必要がある。