

高齢化社会における地域計画学的課題

秋田大学 正員 清水浩志郎

1. わが国の高齢化の傾向

厚生省が発表した「61年度簡易生命表」(昭和62年7月発表)によれば、わが国の平均寿命は女性80.9歳、男性75.3歳と世界に類を見ない長寿国になり、それに伴い65歳以上の高齢人口も年々増加し、ついに高齢者率は、(65歳以上の高齢者の全人口に占める割合)10.5%にも達した。

また、厚生省人口問題研究所(日本の将来人口推計、昭和61年8月発表)では、わが国における高齢者率は、昭和75年(2000年)には16.2%、95年(2020年)には23.5%にも増加するとしており、118年(2043年)にはピークの24.2%に、しかも75歳以上の高々齢人口は、現在(60年)の3.8%が、100年には12.9%にもなると予測している。また、82年(2007年)には、65歳以上の高齢者人口(18.88%)が14歳以下の人口(18.87%)を超えると、そして100年(2025年)には、全世帯数の12.5%が65歳以上の高齢者の単身世帯になると予測している。しかも、こうしたわが国での高齢化現象は、地域的偏向を伴い、大都市域では低く、地方では高くなると予想されている。この点に関して国土庁では、昭和95年には高齢者率が50%を超える市町村は70以上に、最高87%の市町村すら現われる可能性もあると予測しており、21世紀の発展を願う地方都市においては、より一層深刻な社会問題を提起されたといえよう。21世紀の課題は、国際化、高齢化、都市化といわれているが、まさに高齢化は最大の課題であり、さけてとおることのできない緊急のテーマのひとつである。

2. 高齢化と地域づくりの事例

私たちの研究室では、高齢化問題は、物心両面にわたる社会環境の整備が重要な課題と考え、数年前から“高齢化社会における地域づくり”をテーマに研究している。その事例のうち以下の諸点について述べたい。

① シルバーマーク(高齢ドライバーマーク)

高齢ドライバーの増加とともに、高齢者が身上とするゆとりある、ゆっくり運転のできる交通環境創出のため、以下の3点を目標に高齢

ドライバーマークを提案した。

イ. 高齢者の積極的な社会参加

ロ. 高齢者の交通安全とその自覚の高揚

ハ. 高齢ドライバーに対する一般ドライバーのおもいやり

このマークは、初心者用の若葉マークと同じように高齢シンボルマークを定め、高齢者が運転する車に取り付けてもらおうというものである。法的規制はなく、あくまでも本人の希望により付けるマークである。

高齢ドライバーマークは、昭和58年6月に設置された秋田県シルバー会議で取りあげられ、同会議の58年度の活動としてマークの主唱と普及活動を開始した。秋田県シルバー会議は、“高齢者が積極的に参加できる社会環境を創る”を目標に、秋田県内の14団体を母体として設立された全国初の任意団体である。シルバーマーク(高齢ドライバー)は、昭和59年3月から実施された。NHK等のマスコミで全国的に報道されたこともあって、現在8府県の1000名をこえる高齢ドライバーに利用されている。

② シルバーフェスティバル'秋田

シルバーマークを提唱し、実践した延長線上に「シルバーフェスティバル'秋田」がある。昭和58年に設置された、「秋田県シルバー会議」と、同じく昭和60年“秋田おこし”を目標に地域活性化を図る立場から高齢化問題に取りくんできた「秋田おこし100人委員会(秋田青年経営者協会)」が、協力して昭和61年9月15日の敬老の日を中心として、全国で初の試みである“シルバーフェスティバル'秋田”と名付けたイベントを開催した。イベントの目標は、「楽しさの中から高齢者の生きがいをさぐり、社会参加への意識を高揚させ、あわせて秋田をおこし、活力ある、誇れる郷土の創造」で、「秋田国際シルバーマラソン第1回大会」、「シルバーファッションショー」、「シルバー生活展」の3つ催しを実施した。

「シルバーフェスティバル'秋田」は、62年度の地域活性化ハンドブック4 イベント事例集 I(地域活性化センター編)で、全国に先駆けてのパイオニア的なイベントであり、“高齢化社会先取りの地域おこし”と紹介され

た。地域おこしを目的としたイベントは、継続することが重要であると考えている。昨年も9月15日（敬老の日）から23日までを“シルバーウィーク”と呼び、第2回「シルバーフェスティバル 秋田」を開催した。

③ 日米高齢化セミナー

セミナーのテーマは、「高齢先進地秋田で高齢者の社会参加の方策をさぐる」である。その開催目的は、秋田県・市民がともに高齢化の著しい秋田の現状について考え、あわせてシルバー問題、とりわけ高齢者の社会参加方策について、相互に討論する、そしてわが国のそして秋田県における将来について学ぶことにあった。

米国および日本で高齢者問題に積極的に取り組む研究活動を行っている10数名の学者を秋田に招へいし、米国の現状とその対策について学び、日米の学者及び市民が、高齢問題について討論し、意見を交換し、高齢者の積極的な社会参加の方策をさぐるために「日米高齢化セミナー」を62年9月19日から23日まで秋田市と阿仁町で開催した。

④ その他

児童公園の再利用。いわゆるシルバー公園（子供とシルバーがともに親しむ児童公園、とくに都心部の児童公園）の提案。

3. むすび

21世紀に予想されるような超高齢社会は、かつて我々が経験したことがない社会だけに、どのような問題が生じるのか、未知部があまりにも多い。しかし、間違いなくひとつだけいえることは、超高齢社会では、高齢者自らが社会生活に不可欠な存在で、社会の重要な一翼を担ってもらわねばならないということである。

すなわち、高齢化社会における地域づくりの視点は、高齢者に蓄積された豊富な知識、経験の社会への還元方策の確立であろう。そのためには、何かとひきこもりがちな高齢者が積極的に社会参加できる組織、社会環境づくりが必須の条件となる。高齢者に生きがいをもって、働いてもらう、そのために雇用の場を確保することもまた重要である。

いずれにしろ高齢者問題には、雇用・年金・医療・福祉制度の見直しなど、社会・経済的側面からの追究が重要であることはいうまでもない。しかし、問題を限定して地域交通計画学

的観点でいえば、高齢者の積極的な社会参加を促す交通環境の創出や高齢者に適応した交通システムの確立が緊急の課題といえる。また、地方都市では公共交通システムが充分でないこともあってか、マイカー交通が主となりやすく、それにつれて今後増加が予想される高齢ドライバー対策もまた重要である。ところが、こうした人口構造の高齢化が大きな社会問題となりはじめたここ数年来、都市交通計画学的側面から高齢者のモビリティ確保のための調査・分析及びその対策は、遅々として進んでいない。その原因としては、次のようなことが考えられる。

① 高齢者の定義が不明確。

老化現象には個人差がともなう。したがってどの年齢層からが高齢者といえるのか明確でない。

② 高齢者の交通特性のデータ不足。

高齢者の交通特性や挙動を把握したデータの蓄積が十分とはいえない。

③ 高齢者に対する一般の認識が低い。

高齢者を特定少数の人々と理解しているためか、その交通需要を過少評価しており、単に交通弱者として保護しようとする視点からしか受けとめられていない。

④ 高齢者自身も交通確保に対する認識が低い。

高齢者自身も交通政策に対し消極的である。

⑤ 問題を受け付ける窓口がない。

高齢者が交通問題に不満を感じても、それを受け付ける窓口がない。

⑥ 交通行政における優先順位が低い。

従来の都市交通計画では、交通密度の高い朝夕の通勤・通学交通などに焦点があてられ、高齢者交通問題はともすればその優先順位が低い。

全国水準をはるかに上回る高齢化の急激な進行と人口減に悩む地域社会では、将来高齢者の社会参加は好むと好まざるにかかわらず必然的に高まると容易に想像されうる。そのためには、高齢者の交通特性・挙動、また高齢者からみた都市交通の問題点などを抽出し、高齢化社会での交通将来像を見出し、それに向かう道程を明確にしておかねばならない。しかもこうした問題解明には、ひとりわが国のみでなく国際的レベルでの討論が今後の重要な地域課題となろう。