

## 「タクシーがお年寄りの移動を支える暮らしやすいまち」

### 1. はじめに

お年寄りはどうのような環境ならば暮らしやすいか？団塊の世代が会社を退職し、これからますます高齢化が進む社会の中ではどのようなことが必要とされるか。歳をとると、足腰が弱くなったり、病気にかかったらなかなか治らなかったり、外出するのが困難な場合が考えられる。元気なうちは良いが、そうではない時、お年寄りは不安だったり不自由だったり辛い思いをするかもしれない。

こういった状況に今、目が向けられ少しずつではあるが介護タクシーが普及し始めた。介護タクシーというのは、主にタクシー会社が行っていて、ドライバーがヘルパー2級の資格を持っていて移送を行う新しいサービスである。タクシーは他の公共交通機関とは違い、鉄道やバスなどには無い、タクシー特有の特徴を持っている。ドア・トゥ・ドア、時刻表に縛られず、行く場所もその人次第であること等。この特性は、高齢者などの交通障害者のための介護タクシーに、最も活かす特長である。

私であれば、歳をとった時に交通や移動に関して充実した暮らしができる環境に憧れる。高齢者の暮らしのためになにが必要があるか考えてみた。

厚生労働省の『いわゆる介護タクシー実態調査(平成14年)』より。

介護タクシー車両(平成13年12月1日現在)	6752台
実利用者数(平成13年12月中の1か月間)	19182人
利用延べ回数(平成13年12月中の1か月間)	150166人

### 2. そもそも、移動は・・・

現在の社会状況の中では人が「移動すること」は必要不可欠な要素である。少子高齢化・過疎化・過密化において、特に交通制約者(高齢者や障害者や車を運転できない人等)はそれぞれの地域で環境条件での格差、さらに言うと人生の質の格差が起きていると私は考える。

今、考えられてきているものが、交通権である。1998年、交通権学会の「交通権憲章(1998年版)」での前文では、「交通権とは『国民の交通する権利』であり、日本国憲法の第22条(住居・移転および職業選択の自由)、第25条(生存権)、第13条(幸福追求権)など関連する人権を集合した新しい権利」とであると提案された。

### 3. 高齢社会について

日本は急激な勢いで高齢化社会への道をたどっている。従来のような、大きな意味で、若年層が高齢者を支えるというシステムが、人口のバランスの逆転によって不可能になり、高齢者はみずから老後を支えざるをえないような状況になりつつある。

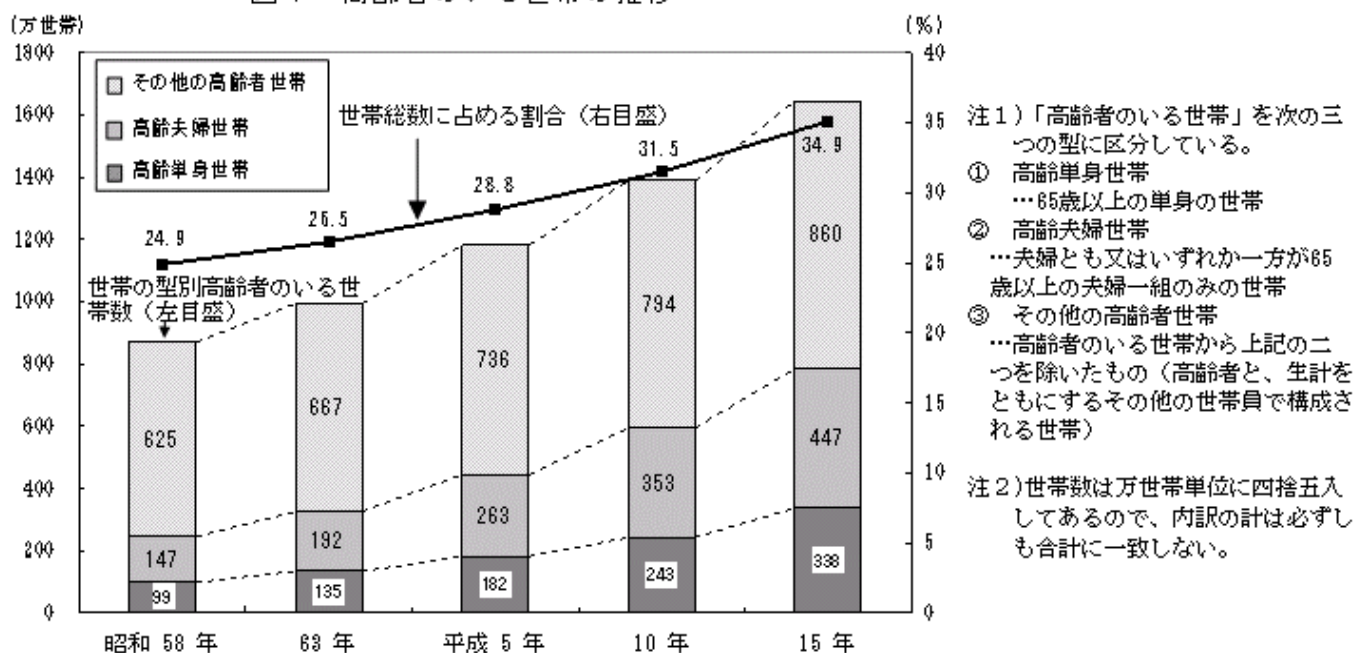
これからは高齢者の医療費を削減しつつ、高齢化社会を乗り越えていくためには、高齢者の健康(精神的健康・身体的健康)を維持し、高齢者ができるだけ長い生き、あるいは生き甲斐を見出せるような環境を整備していく事が求められる。

私が最もポイントをおきたい部分は、どんな人でも最後まで「生き甲斐ある」生活を送れるような環境ができることだ。

下のグラフは、平成 17 年統計局の資料で『65 歳以上人口は 5 人に 1 人』 - 「敬老の日」にちなんで発表されたものである。高齢者のいる世帯の推移をみると、昭和 58 年には 871 万世帯で、世帯全体の 24.9% と約 4 分の 1 だったが、平成 5 年には 1181 万世帯と初めて 1000 万世帯を超え、15 年には 1646 万世帯となり、世帯全体の 34.9% と 3 分の 1 を超えた。高齢者のいる世帯の内訳をみると、高齢単身世帯が 338 万世帯（平成 10 年～15 年の 5 年間で 39.3% 増加）、高齢夫婦世帯が 447 万世帯（同 26.5% 増加）、その他の高齢者世帯が 860 万世帯（同 8.3% 増加）となっており、高齢単身世帯と高齢夫婦世帯が著しく増加している。

この調査結果を見ると、特に高齢単身世帯が多いことがわかる。想像するに、高齢者が健康であっても用事を済ます所が遠かったり、ましてや、体に支障がある人は外出が困難であったりすることが考えられる。私は、そんな状況を無視できないと思った。

図 1 高齢者のいる世帯の推移



資料：「平成15年住宅・土地統計調査」

#### 4. 新しいサービスの仕組み

現在の交通のサービスとして、鉄道、バス、タクシー、自治体が運営する乗合バスなどがありますが、鉄道はなかなかすべての範囲に行き届かせるのは難しい。バスも同じく、鉄道ほどではないが難しいし、田舎のほうを無理に回してもすぐにダメに廃線になるだろう。乗合バスなどは、運賃は安いですが、運行本数が非常に少ない問題がある。タクシーは便利だが、年金生活を送る人たちにとって運賃は負担が大きい。お年寄りのニーズをまとめるのは、なかなか難しい。

しかし、この状態を放置するわけにはいかない。私が考えるに、細かいところまで手が届きやすいタクシーが自治体などと協力し、新しいサービスの仕組みを考えるべきだと思う。タクシー側だけの努力では、低運賃はでの営業は厳しい。なので、自治体や政府などが、保険などを適応し運賃の何割か補助する仕組みを作ってはどうかと考える。現在、社会保障費は減らす方向でこの案は厳しい。これから、税金が増えてもよいので、不自由しない老後を送るためにこのことを考えてほしい。

## 5 . 交通制約者の移動手段としての交通

高齢者などの移動に対する社会需要が増す中で、その需要を満たすような環境は、規制緩和政策によってかえって劣勢化しているといっても過言ではない。なにより、バスや鉄道などの公共交通機関の衰退がある。

しかし、タクシーは現在、あるいは今後高齢化が進んでいくに従って、ますます公益性を増すもと考えられている。規制緩和による鉄道、バス事業の不採算路線からの撤退により、自家用車、もしくはタクシーに頼らざるをえない地域が増えてきている。

個々のニーズに対応しやすいタクシーは、高齢化が進むと重要性が高まる。高齢者の外出することは肉体的・精神的に、その人のためになる。なかでもまずは、そのときに、高齢者の移動に関して専門的な知識と機材を装備したタクシーは大いなる力を発揮するべきところだと考えたい。そして、そのようなサービスがどこの地域でも充実していくことが望ましいと考える。