

第3回横浜グリーン・モビリティ・カフェ

移動困難者とその支援、概況

横浜交通まちづくり協議会 清水弘子

県内における移動困難者

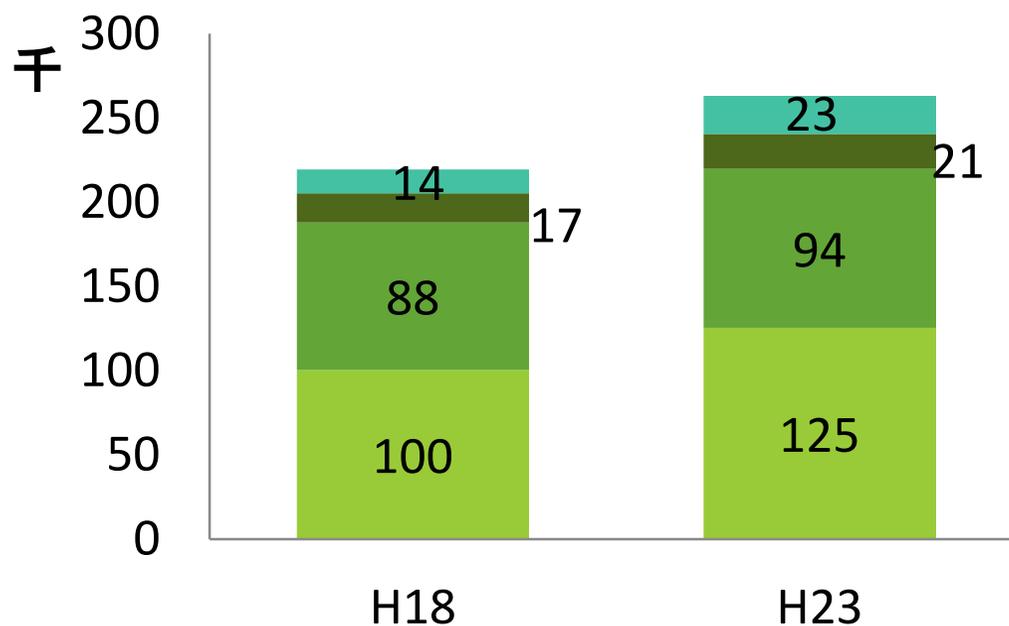
県・地域福祉課より

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
人口総数(A)	8,854,830	8,916,854	8,974,075	9,008,743	9,044,930	9,052,730
移動制約者数						
要支援・要介護認定	234,357	244,147	253,519	255,613	279,792	296,840
身体障害者手帳交付者数	229,751	235,620	240,983	245,955	251,146	257,385
精神障害児者数	31,928	35,490	39,132	43,384	49,679	53,528
知的障害児者把握数	41,444	43,815	45,456	48,018	47,884	52,250
移動制約者数 計(B)	537,480	559,072	579,090	592,970	628,501	660,003
人口総数に占める移動制約者の割合(B/A)	6.07%	6.27%	6.45%	6.58%	6.95%	7.29%

横浜市における移動困難者数

	平成18年度	平成23年度	増加率
人口総数(A)	3,609,078	3,688,624	102%
移動制約者数	単位(人)		
要支援・要介護認定	100,391	125,467	125%
身体障害者手帳交付者数	87,683	94,287	108%
知的障害児者把握数	17,200	20,697	120%
精神障害児者数	14,133	22,785	161%
移動制約者数 計(B)	219,407	263,236	120%
人口総数に占める移動制約者の割合(B/A)	6.08%	7.14%	

横浜市における移動困難者数



■ 要支援・要介護 ■ 身体障害者
■ 知的障害児者 ■ 精神障害児者

■ 平成18年から
平成23年の6年間で
移動困難者は
約2割(44,000人弱)
増えている

さまざまな移動困難者・・・

- 高齢・障がい起因する移動困難者
- 交通不便地域の移動困難者

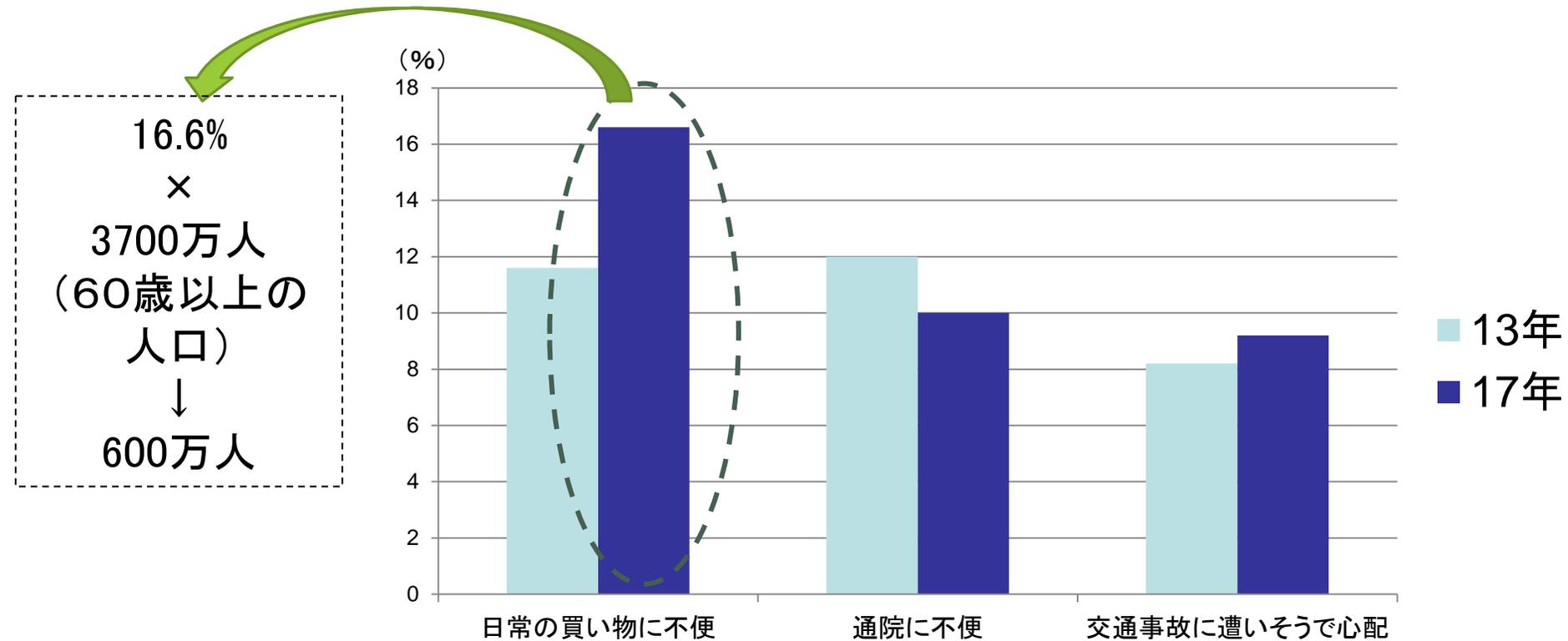
モータリゼーションの進展とバスの撤退
郊外型大型店進出と地元店舗の廃業
居住地域の郊外化と高齢化

移動困難者 = 高齢者・障がい者 + 交通不便地域の住民

買い物難民の増加

- 買い物の不自由を感じる「買い物難民」が600万人を超える状況。

「買い物難民」の推計値



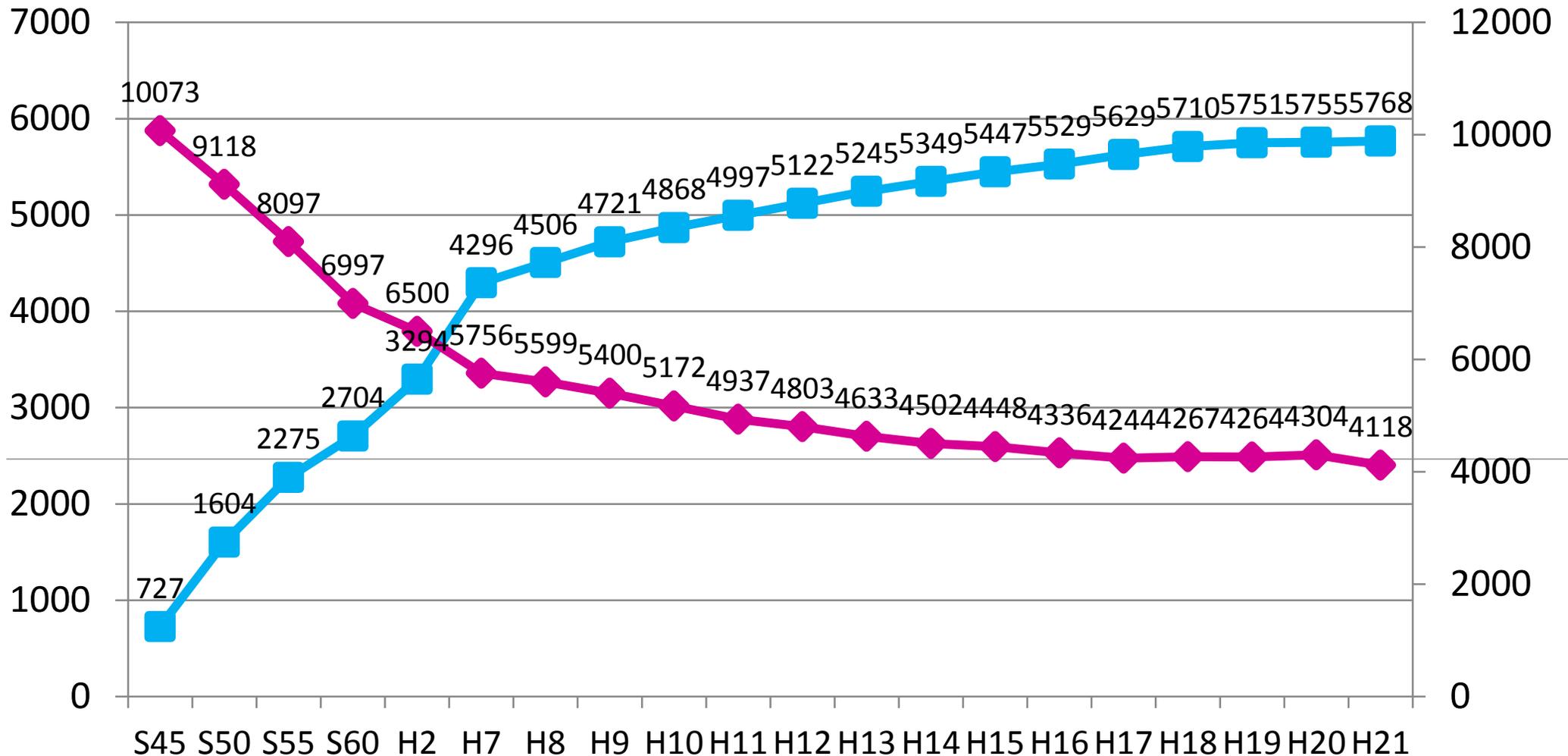
※全国の60歳以上の男女に対する調査結果

モータリゼーションの進展

(万台)

■ 乗用車保有台数（軽自動車を含む）

◆ 乗合バス（輸送人員）（百万人）



移動に制約のある人の外出頻度

外出先とその頻度

通院(94%)、日常の買い物(64%)には多くの人が行くが・・・ 友人と会う、デパートなどへの買い物、食事、おでかけ・・・には 多くの人が「ほとんど行かない」と答えている

1ヶ月の外出日数は

5日以内 31.8%、5日以上10日以内 19.7% ⇒ 51.5%

3分の1の人は外出は 週1回以下。 半数の人は、週の大半を外出しないで過ごしている

研究結果では

健康な生活を保つには 1か月に7日以上の外出が必要 という研究結果がある

外出を支える地域の仕組みは・・・

■さまざまな外出困難な状況がある中で、支える仕組みも多様にあるべき

公共交通のユニバーサルデザイン化(グリーンラインの乗降、ノンステップバス、UDタクシー)
介護タクシー、福祉有償運送、ボランティア送迎、ガイドヘルパー、送迎ボランティア
市民による地域交通づくりへの主体的参加

→ 移動困難者の増加率に対応するには 量も質 も追いつかないのが現状

情報が足りない(知らない)、ハード+ソフト(人)の充実が必要、サービス団体が増えない

→ 障がい児・者の通学・通所は、家族送迎に頼らざるを得ない

制度化されても対応する事業所がない(採算面の理由・人で不足)

親も高齢化し、生活の基本である通所(社会参加)の問題は深刻化

→ 道路運送法の壁

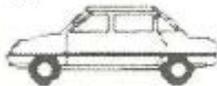
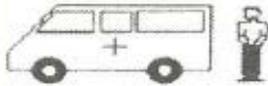
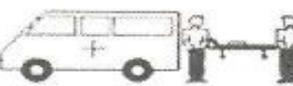
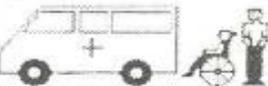
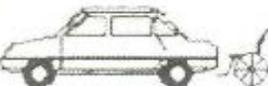


海外の事例をちょっと紹介

ロンドンの交通サービス ……ダイアル・ア・ライド……

海外の先進事例

ロンドンの非緊急時患者移送サービスに 使われるアセスメントシート

MOBILITY NUMBERS			
10 	運転手の介助により歩行し、乗り込みは自立している患者	31 	歩けるが精神障害者など特別な車両を必要とする患者
11 	運転手の介助により歩行し、ワゴン車に乗り込む患者	32 	寝た姿勢または下肢を伸展した状態でストレッチャーが必要な患者
12 	携帯車いすで階段を降り、運転手と介護者1名とで車両に乗り込む患者	41 	運転手だけの介助により、リフトまたは（は）リフトで車いすのまま乗車する患者 <small>WHEELCHAIR</small>
21 	自家用車に乗れるが折りたたみ車いすが必要な患者	42 	車いすを所有し運転手と介護者が付き、ランプかリフトを付けたワゴン車が必要な患者
22 	車いすを所有し運転手と介護者による移乗と介助が必要な患者	62 	特別な車両が必要な患者、例えば医師の許可を必要とする末期の患者 <small>PROSTHESIS</small>



REMEMBER:
Consider home circumstances (i.e. stairs and steps)

Please consider your patients' needs before requesting transport to ensure you use your ambulance service efficiently. To maintain and improve quality standards please...

国民保険のシステムから委託されて運営。
年間2,500万ポンド(40億円以上)の経費。

海外の先進事例

ロンドン

*** どんな人の社会参加も保障する – という交通戦略に基づいて ***

■ ダイアル・ア・ライド

イギリスの中でも画期的な移送サービスシステムを行う民間の事業者。(28億円/年)

障害者や高齢者の移動支援を無料で行う
予約はコールセンターで受け、一括管理

■ 交通機関のバリアフリー化

路線バス…すべて低床化(2003年)

タクシー…2万台すべて車いす対応(2001年)・タクシーカード

■ STサービス

高齢者・障がいがある人への移動支援
…1年に2,000万トリップ提供(208億円)



スタッフ:約500人、
車両:約400台、
1年に150万トリップ
自力での移動が困難な人たちの足
となっています。

まちづくりとしての交通

■ 自由に移動できる社会は生活の基本

バラバラにある交通に関する制度が一元的に見直されるのか。

路線バス・フィーダーバス・デマンドバス・福祉目的のバスや障がい児の学校送迎のバスまで一緒に検証を始める市町村も。

■ 交通政策基本法案

付帯決議にもこんな記述が・・・ 高齢者、障害者の円滑な移動とは、、、

■ 自家用有償運送の市町村への権限移譲

自治体の裁量で地域に必要な交通をつくれるか・・・

今までできなかった地域ニーズに沿った交通づくりを法的に担保する

■ 住民も主体的に関わることで地域ニーズに沿った交通が確保できる、

そして、それはまちづくりのはじまり