

2020年11月10日 第41回国土交通省総合的交通基盤整備連絡会議



高齢者等の生活ニーズから考える地域の「移動支援」

～アフターコロナでも移動しやすい環境を作る～



ニッセイ基礎研究所 生活研究部 ジェロントロジー推進室兼任
坊 美生子



株式会社ニッセイ基礎研究所 ＜ジェロントロジー推進室＞

2001年より、ジェロントロジー（老年学、高齢社会総合研究学と訳される。加齢に伴う心身の変化を研究して、高齢社会における個人と社会のさまざまな課題を解決することが目的）研究に着手。東京大学高齢社会総合研究機構（IOG；Institute of Gerontology）と連携して研究を推進している。

I .高齢者の視点から移動支援を考える

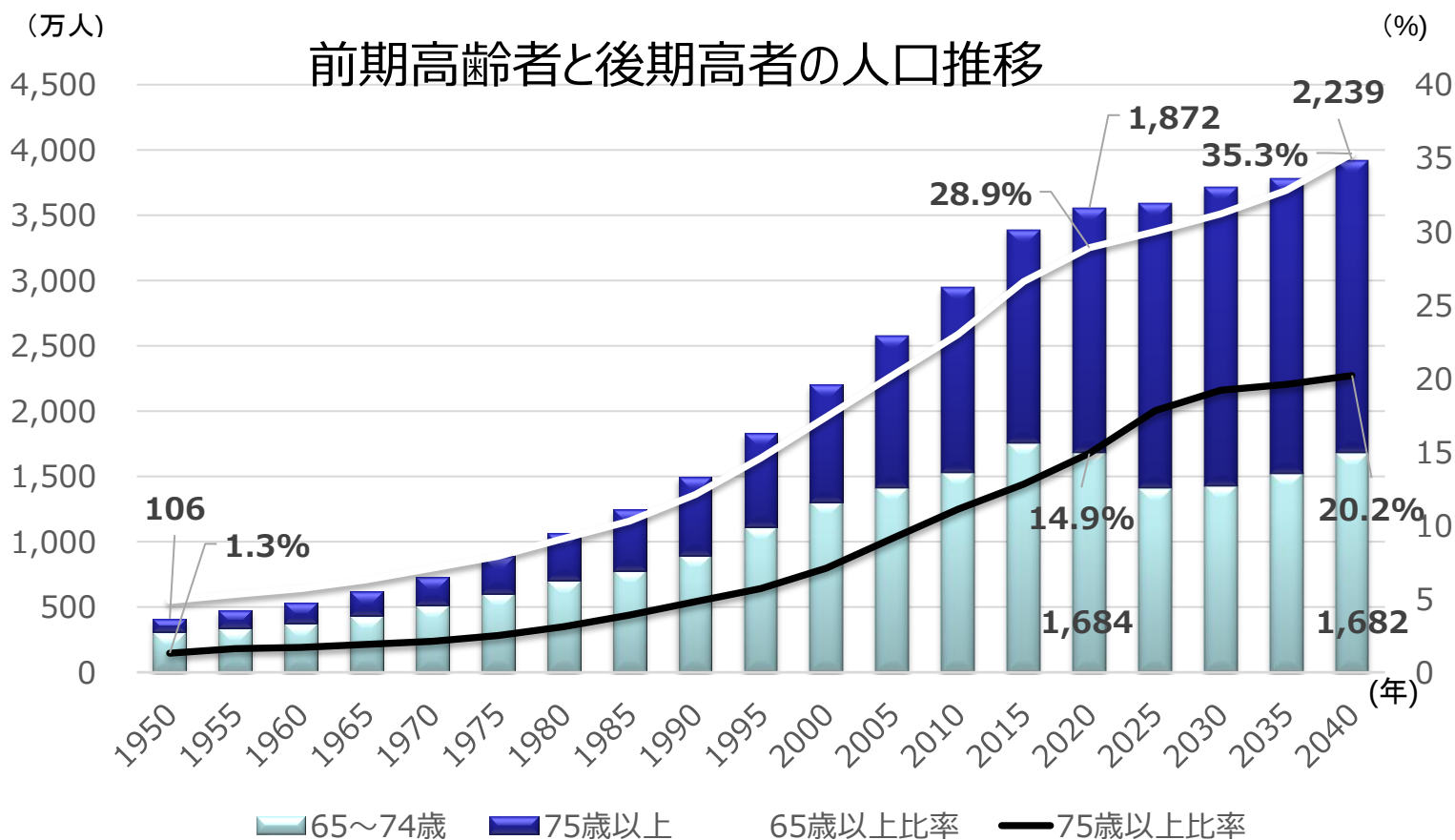
1. 後期高齢者が急増
2. 加齢に伴う身体機能の衰え
3. 都市部、中心市街地でも「移動難民」は発生
4. 外出は「健康寿命」への好影響をもたらす
5. 「移動支援」で高齢者の暮らしを支える

II . 新型コロナウイルスの感染拡大への対応

1. 新型コロナによる高齢者の移動の変化
2. アフターコロナの移動ニーズは「安全性」「利便性」

1. 後期高齢者が急増

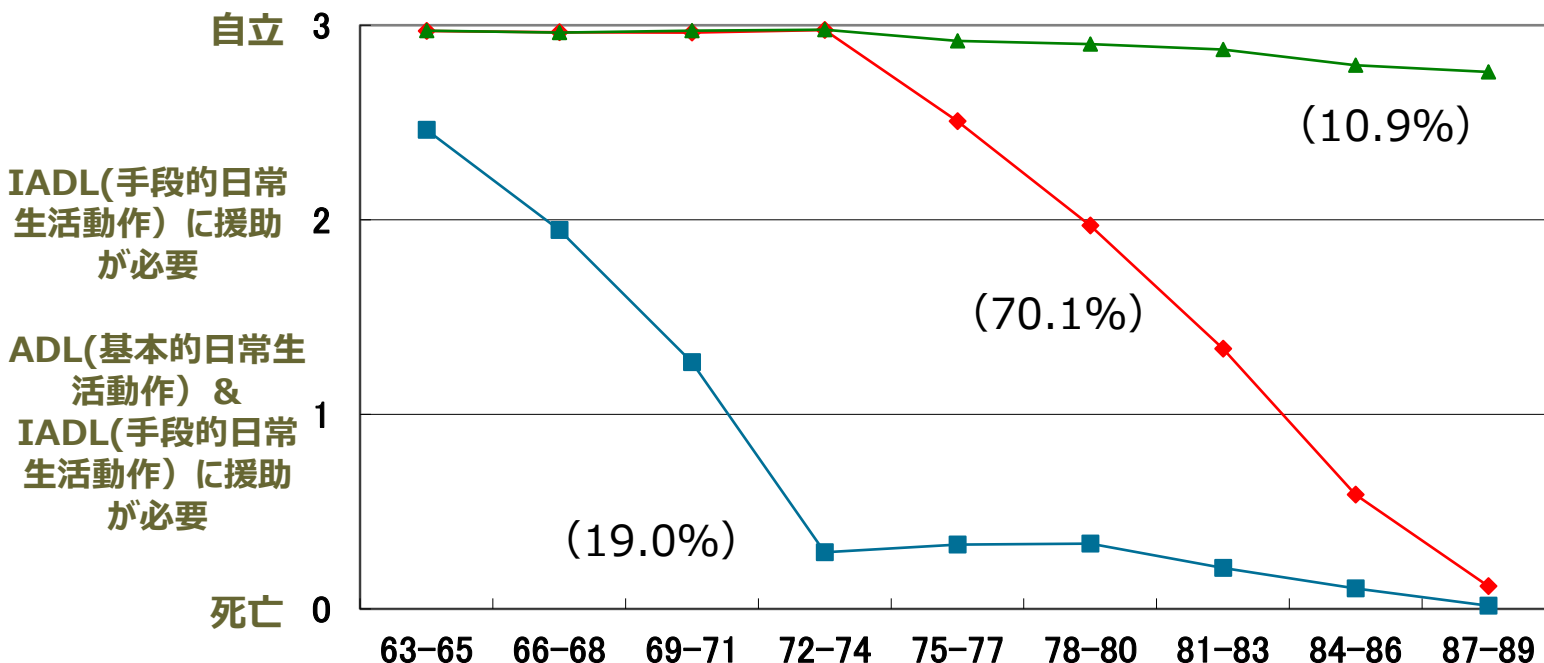
■ 高齢者の半数は後期高齢者。「高齢者の高齢化」



(資料) 1950～2015年は「国勢調査」、2020年以降は「日本の将来推計人口（平成29年推計）」出生中位死亡中位推計

2.(1) 加齢による身体機能の衰えのパターン（男性）

■ 約7割が75歳頃からIADLに援助が必要



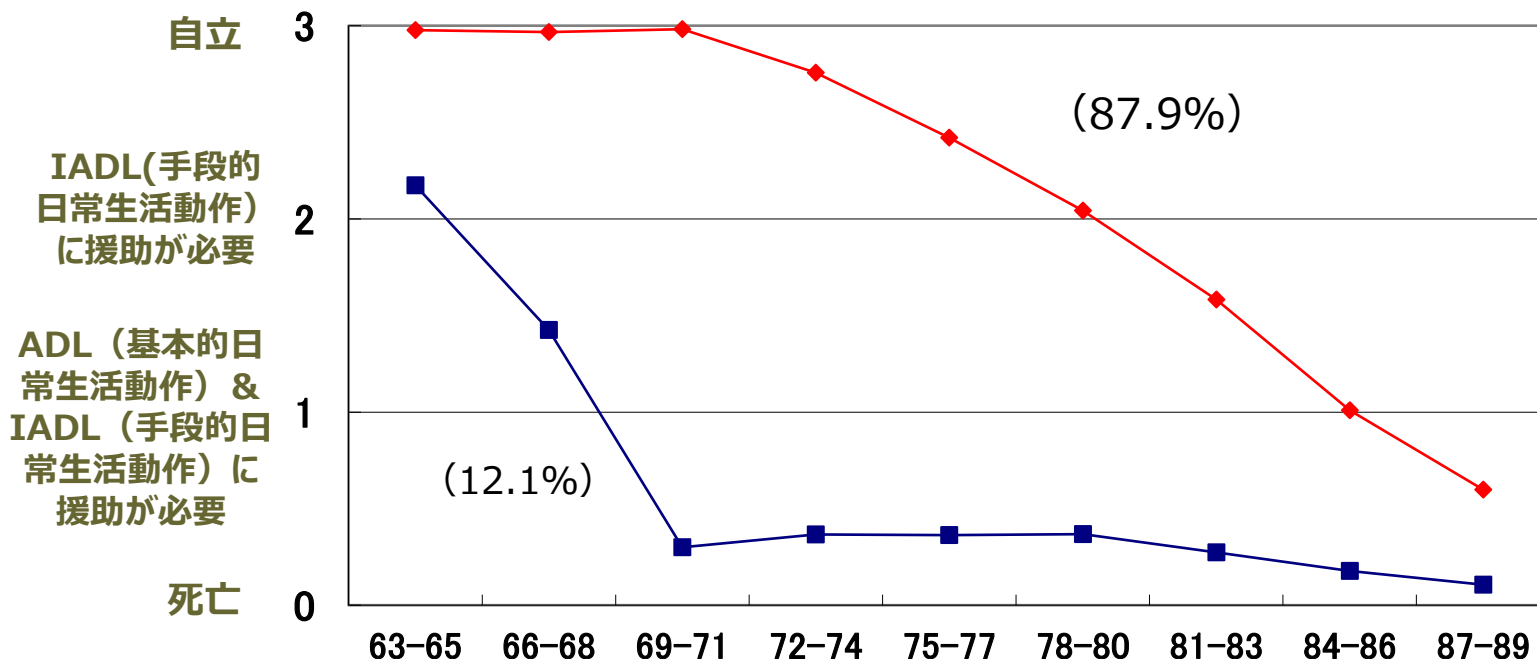
（脚注）1987年から60歳以上の男女約6,000人を追跡して実施されている縦断調査。ADLは「風呂に入る」「2、3丁歩く」「階段を2、3段のぼる」の3項目、IADLは「身の回りの物や買物などの買い物に出かける」「電話をかける」「バスや電車に乗って一人で出かける」の3項目。「(ア)全く人の手助けなしに行うことができる」「(イ)少し難しい」「(ウ)かなり難しい」「(エ)非常に難しい」「(オ)全くできない」を選択して回答。いずれも(ア)の場合は3点。ADLは全て(ア)、IADLはいずれかが(イ)(ウ)(エ)の場合は2点。ADLの1項目以上が(イ)(ウ)(エ)の場合は1点。

（出典）秋山弘子2010「長寿時代の科学と社会の構想」『科学』 岩波書店



2.(2) 加齢による身体機能の衰えのパターン（女性）

■ 約 9 割が75歳頃からIADLに援助が必要



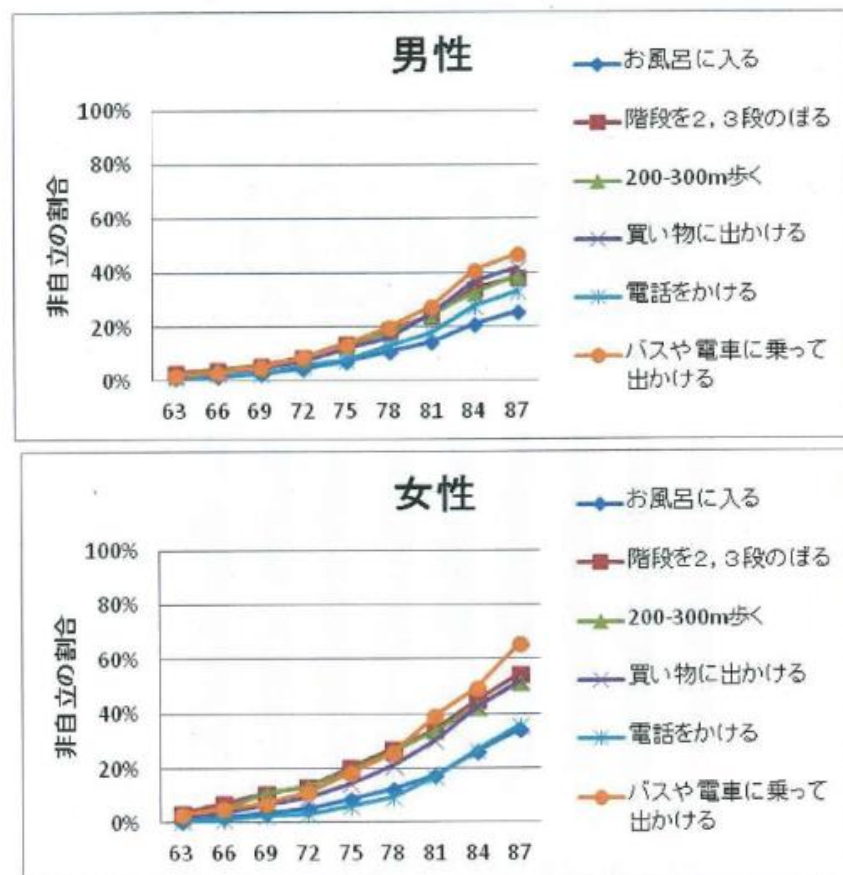
（脚注）1987年から60歳以上の男女約6,000人を追跡して実施されている縦断調査。ADLは「風呂に入る」「2、3丁歩く」「階段を2、3段のぼる」の3項目、IADLは「身の回りの物や買物などの買い物に出かける」「電話をかける」「バスや電車に乗って一人で出かける」の3項目。「(ア)全く人の手助けなしに行うことができる」「(イ)少し難しい」「(ウ)かなり難しい」「(エ)非常に難しい」「(オ)全くできない」を選択して回答。いずれも（ア）の場合は3点。ADLは全て（ア）、IADLはいずれかが(イ)(ウ)(エ)の場合は2点。ADLの1項目以上が(イ)(ウ)(エ)の場合は1点。

（出典）秋山弘子2010「長寿時代の科学と社会の構想」『科学』 岩波書店



2.(3) 活動別にみた身体機能の衰えのパターン

■ 男女ともに、75歳頃から「バスや電車に乗って出かける」「200～300m歩く」はそれぞれ2～3割が一人では困難



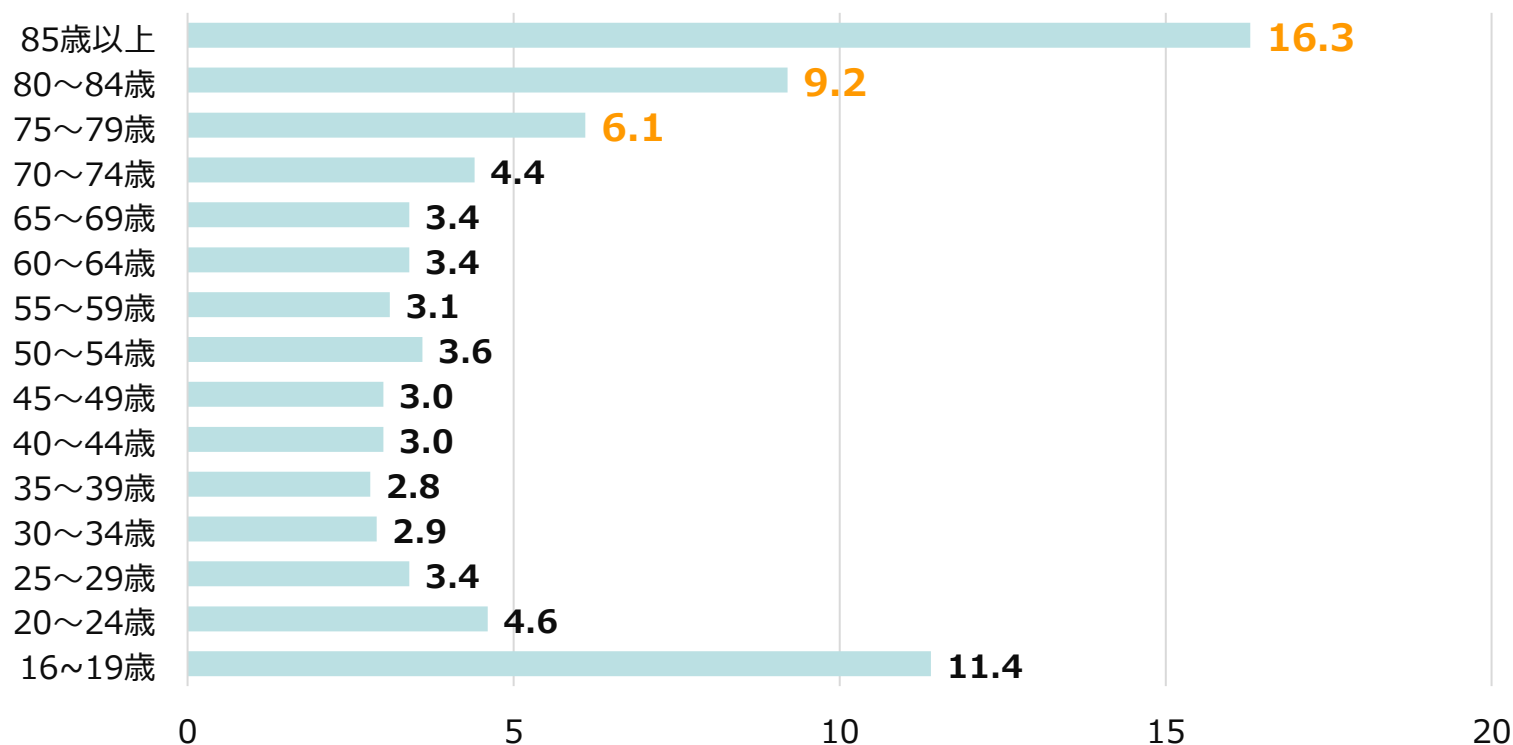
(資料) 東京大学高齢社会総合研究機構「長寿社会における人生第IV期のKAITEKI生活研究報告書—全国高齢者パネル調査二次分析・国際比較等」(2012年3月)より抜粋



2.(4)後期高齢者が運転を続けるリスク

■マイカー運転による死亡事故発生リスクは75歳頃から上昇

年齢層別の死亡事故件数（免許人口10万人当たり）



（資料）警察庁「2018年 交通事故統計」より作成
（注意）第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

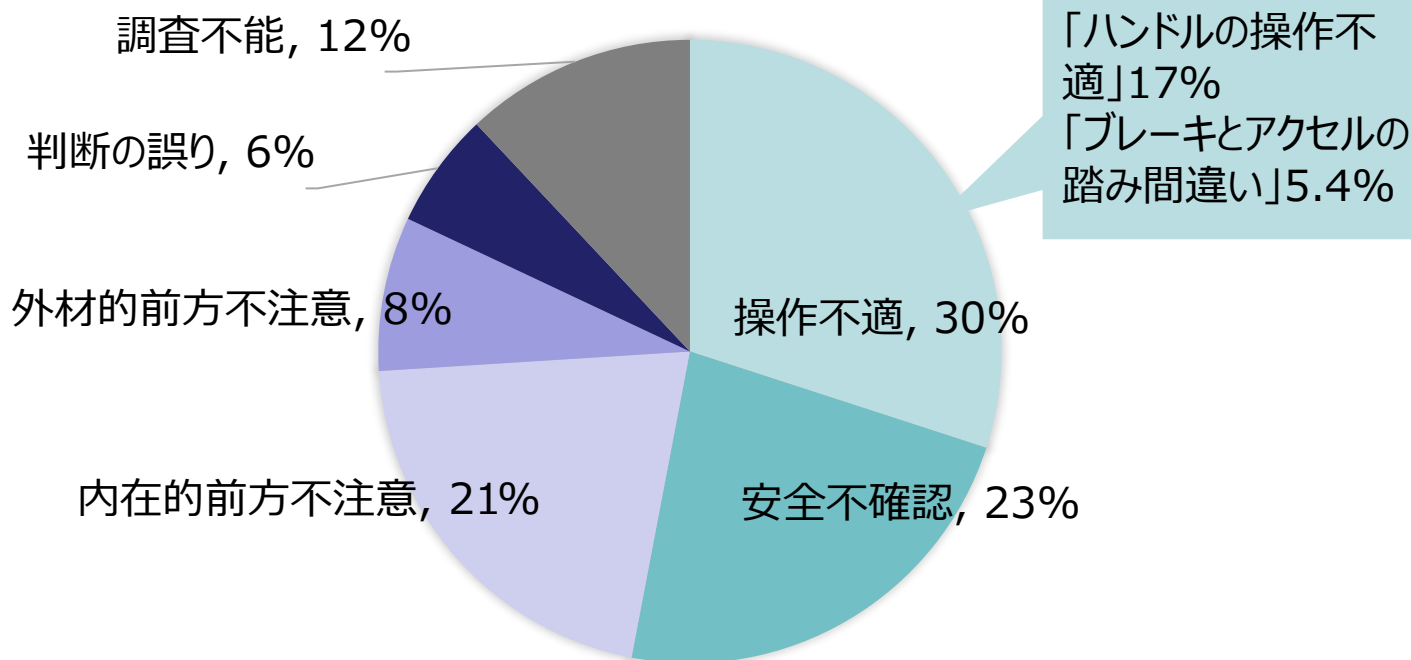


2.(5) 75歳以上ドライバーが死亡事故を起こす要因



■ 身体機能、認知機能、視力等の衰えによって、ハンドルなどの操作ミスや安全不確認などを起こす

死亡事故の人的要因の内訳



(資料) 警察庁の資料より作成

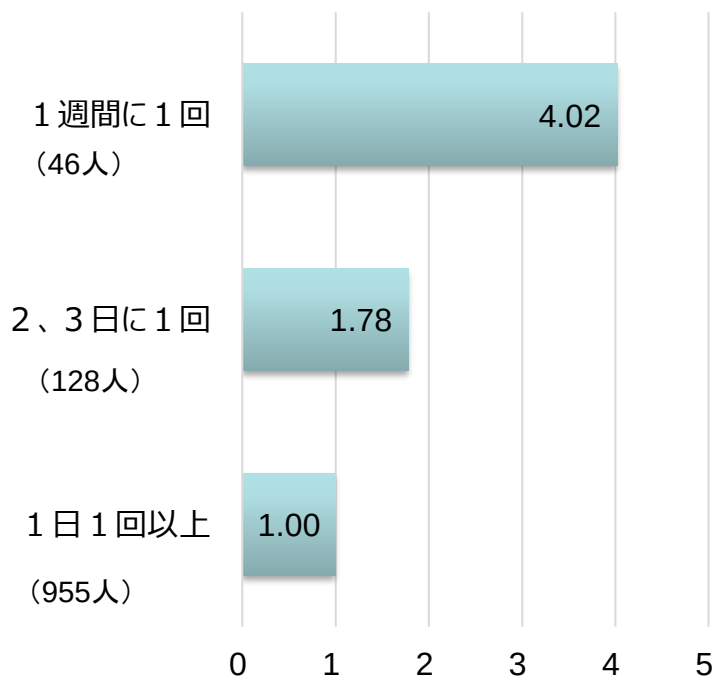




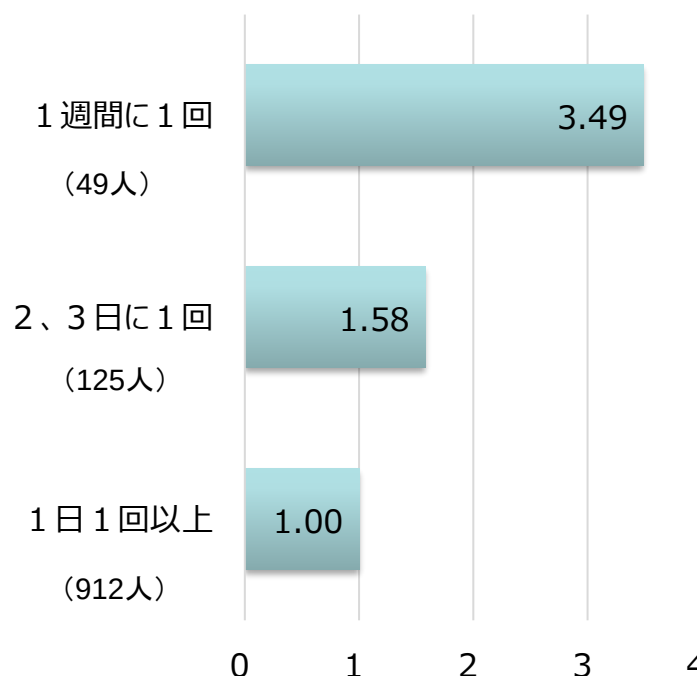
4. 外出は「健康寿命」への好影響をもたらす

■ 外出によって歩行障害や認知症の発生リスクが下がる効果

外出頻度の差による歩行障害
の発生リスク



外出頻度の差による認知症の
発生リスク



(脚注) 新潟県A市で65歳以上高齢者を対象に2001年から2年間追跡調査した結果。

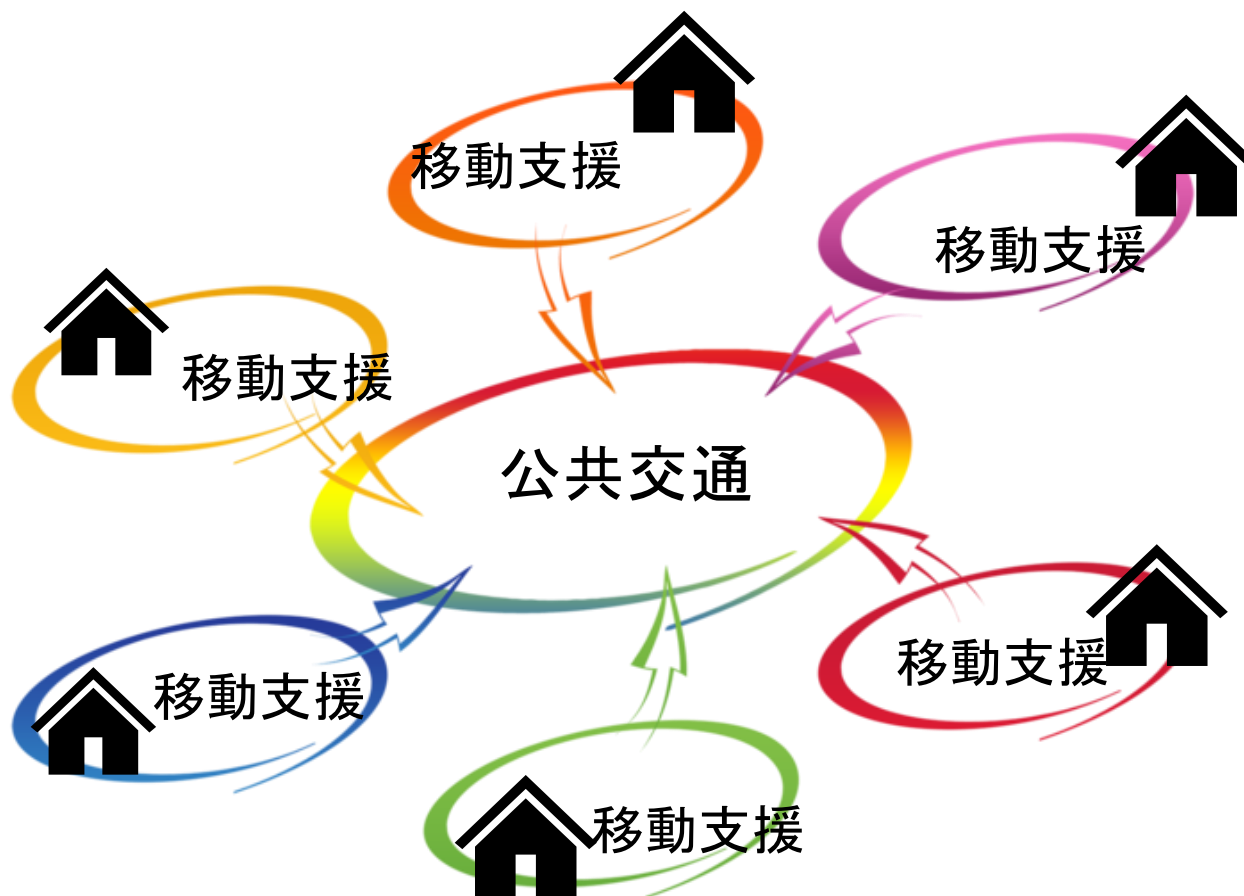
両グラフとも、もともとの健康状態や社会的役割の差による影響を除いて比較。

(資料) 財団法人東京都高齢者研究・福祉振興財団 東京都老人総合研究所[第93・95回老年会公開講座
第三のキーワード]より



5.(1)「移動支援」で高齢者の暮らしを支える

■ 高齢者等の生活ニーズに応える「移動支援」サービスを行う



5.(2)「移動支援」とは何をすれば良いの？

- 交通手段から発想するのではなく、**利用者のニーズから考える**

「公共交通」

▽ 電車 ▽ バス ▽ タクシー

事業者目線

公共交通をどうしよう？
乗車率低迷をどう
回復しよう？



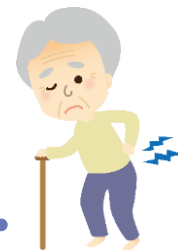
「移動支援」

▽ ?

利用者目線



「〇〇できなくて困る」
「もっと〇〇したい」



5.(3)ニーズに合わせてスキームを考える

■ **ニーズを意識**するようになると、これまで見ていなかった地域の「資源」が目に入るように

＜愛知県豊明市の事例＞

市が主催する多職種合同ケアカンファレンス（地域ケア会議）で高齢者のニーズについて認識を共有

隣接する名古屋市の複合温泉施設の送迎バスが、豊明市内を走っているのを偶然職員が発見。乗車率が低かった。

高齢者が毎日外出できる場所になり得ると考えて、市から温泉施設にアプローチ。バス乗車率向上の協力（住民への周知）を申し入れた。

定例ミーティングを重ね、送迎バスのチラシ、販促用の割引チケット等を共同で制作。地域住民が集まる場で、職員が直接配布し、効果を検証。

協力後の温泉施設送迎バスの利用者数は2～2.5倍に。住民には外出できる場ができる。



（資料）豊明市の資料より作成。



5.(4) 高齢者等のニーズを把握する方法は？

■ 高齢者の生活を把握している福祉の担当部署と連携する

例)

- 地域公共交通会議、運営協議会等に福祉の担当者に参加してもらう
- 地域ケア会議を傍聴する
- 住民へのヒアリング

[スキーム]

- 目的（解決を目指す課題）は・・・
- モビリティ（交通手段）は・・・
- 事業主体は・・・
- 連携先は・・・



I . 高齢者の視点から移動支援を考える

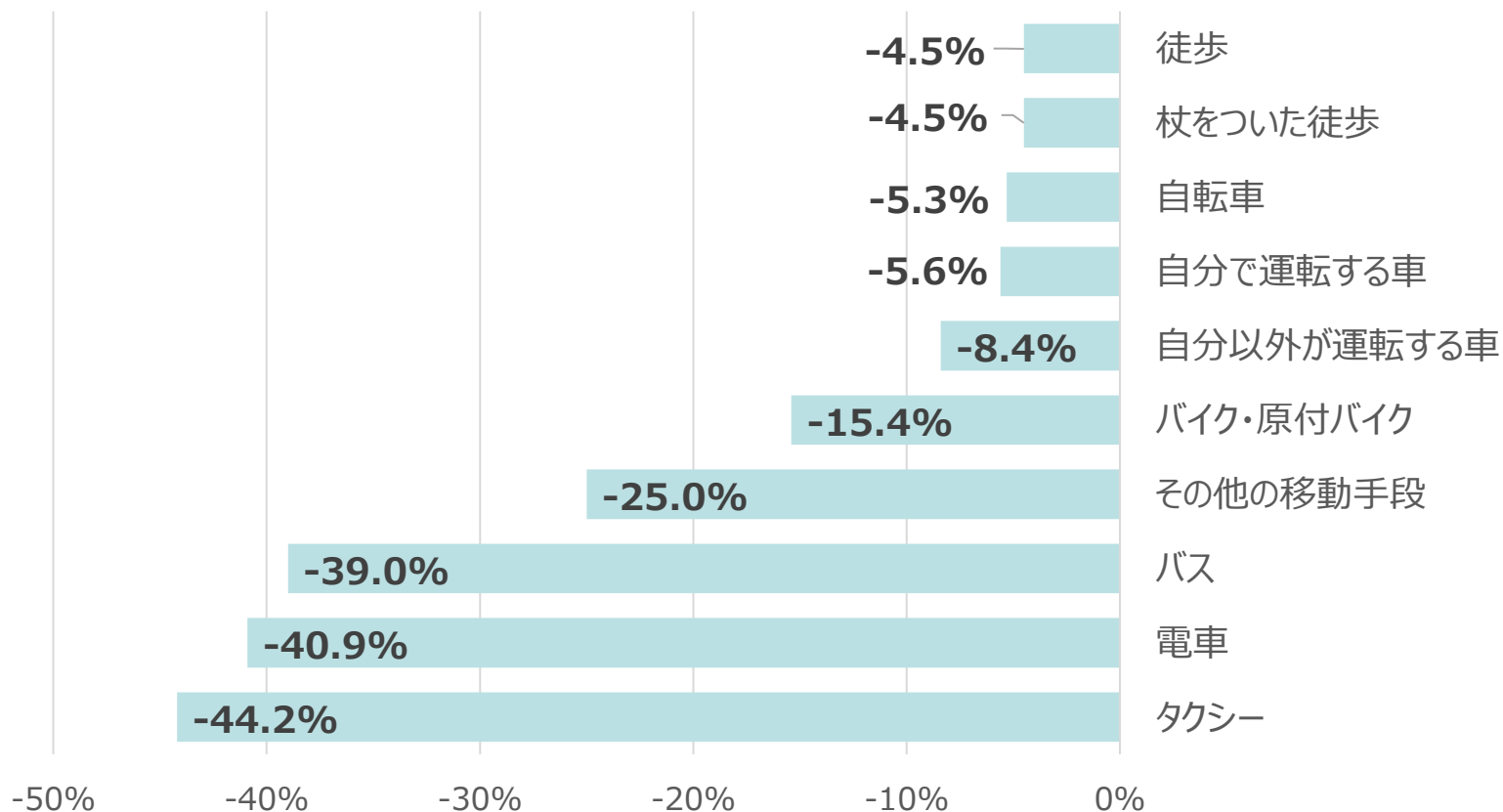
1. 後期高齢者が急増
2. 加齢に伴う身体機能の衰え
3. 都市部、中心市街地でも「移動難民」は発生
4. 外出は「健康寿命」への好影響をもたらす
5. 「移動支援」で高齢者の暮らしを支える

II . 新型コロナウイルスの感染拡大への対応

1. 新型コロナによる高齢者の移動の変化
2. アフターコロナの移動ニーズは「安全性」「利便性」

1.(1) 新型コロナによる高齢者の移動の変化

■ 高齢者はすべての移動手段の利用が減少

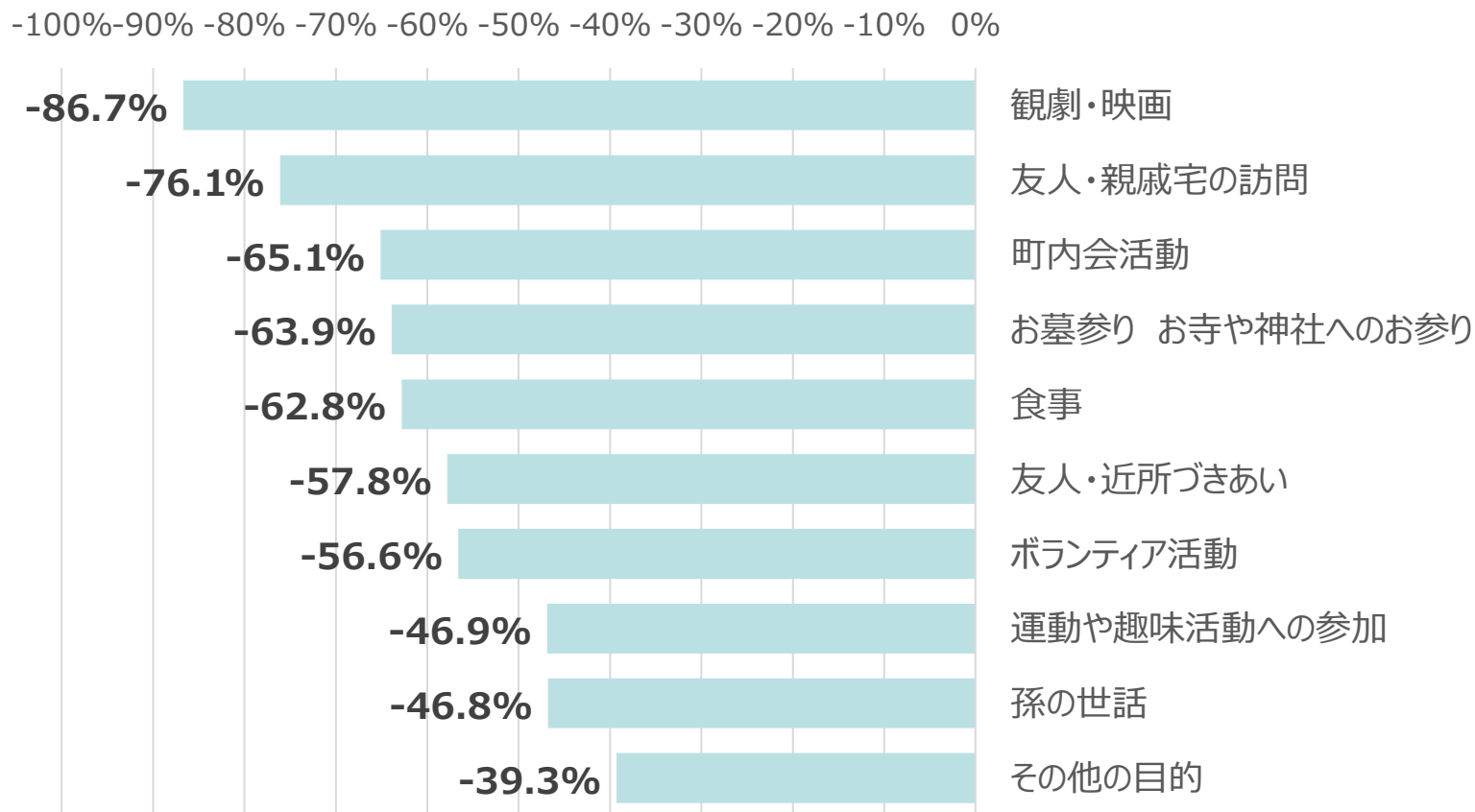


(資料) WHILL「シニア世代におけるコロナ禍の外出・社会参加影響調査」(2020年8月)
65歳以上の男女600人(平均年齢74.2歳)に対するインターネット調査。



1.(2) 新型コロナによる高齢者の活動量の変化

■ 高齢者は趣味や交流等の社会活動が減少



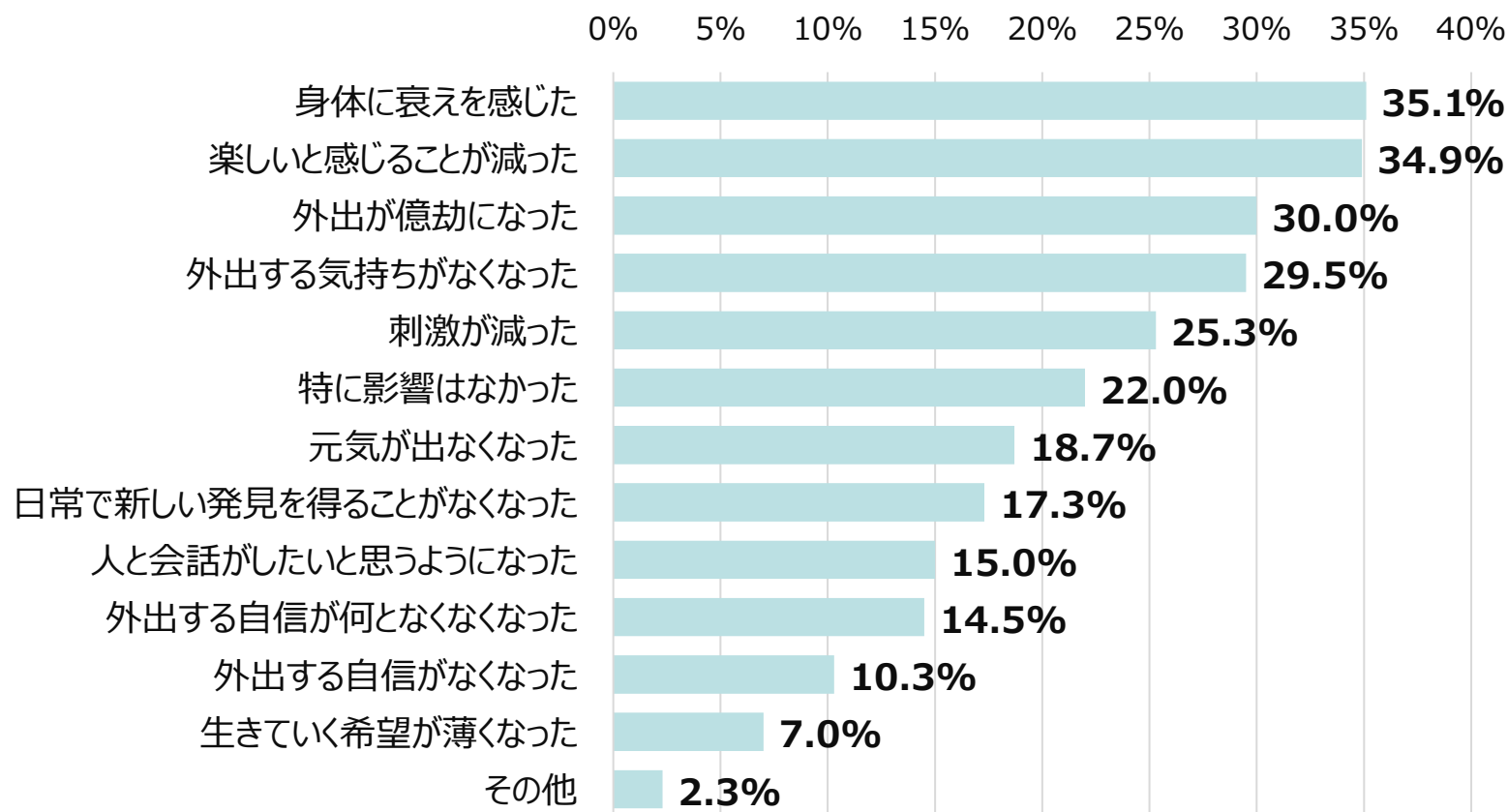
(資料) WHILL「シニア世代におけるコロナ禍の外出・社会参加影響調査」(2020年8月)
65歳以上の男女600人(平均年齢74.2歳)に対するインターネット調査。



1.(3) 外出や社会参加が減り、心身の健康に悪影響



■ 主観的な身体の変化が進み、生活意欲が減退



(資料) WHILL「シニア世代におけるコロナ禍の外出・社会参加影響調査」(2020年8月)
65歳以上の男女600人(平均年齢74.2歳)に対するインターネット調査。



1.(4)アフターコロナで高齢者の移動をどう支えるか



■ 利用しやすい移動サービスを整えて外出（移動）を促す

I . 高齢者の視点から移動支援
を考える

→ 主に移動支援の「量」が足りずに
移動困難

II . 新型コロナウイルスの感染
拡大への対応

→ たとえ移動支援の「量」があっても
不安から利用しない
→「質」の問題

コロナの影響で外出が減り、高齢者の心身の健康に悪影響

高齢者等が外出しやすい＝移動しやすい環境を作る

より質の高い移動サービスを整備する



2.(1) アフターコロナに求められる質の高い移動とは（全年代層向け）



■ 鍵は「衛生面の安全性」と「利便性」の一層の向上

<a.衛生面の安全性>

- ・密を避けたい
- ・知らない人と乗り合わせたくない

<b.利便性>

- ・遠くまで歩けない
- ・時間がかかるのは嫌

具体的に・・・

①縮小

移動時間、距離、回数、車両、乗
合人数等

②非接触

ICカード、自動運転等

①低負担

乗車にかかる身体的、心理的負担
を省く、所要時間を短縮

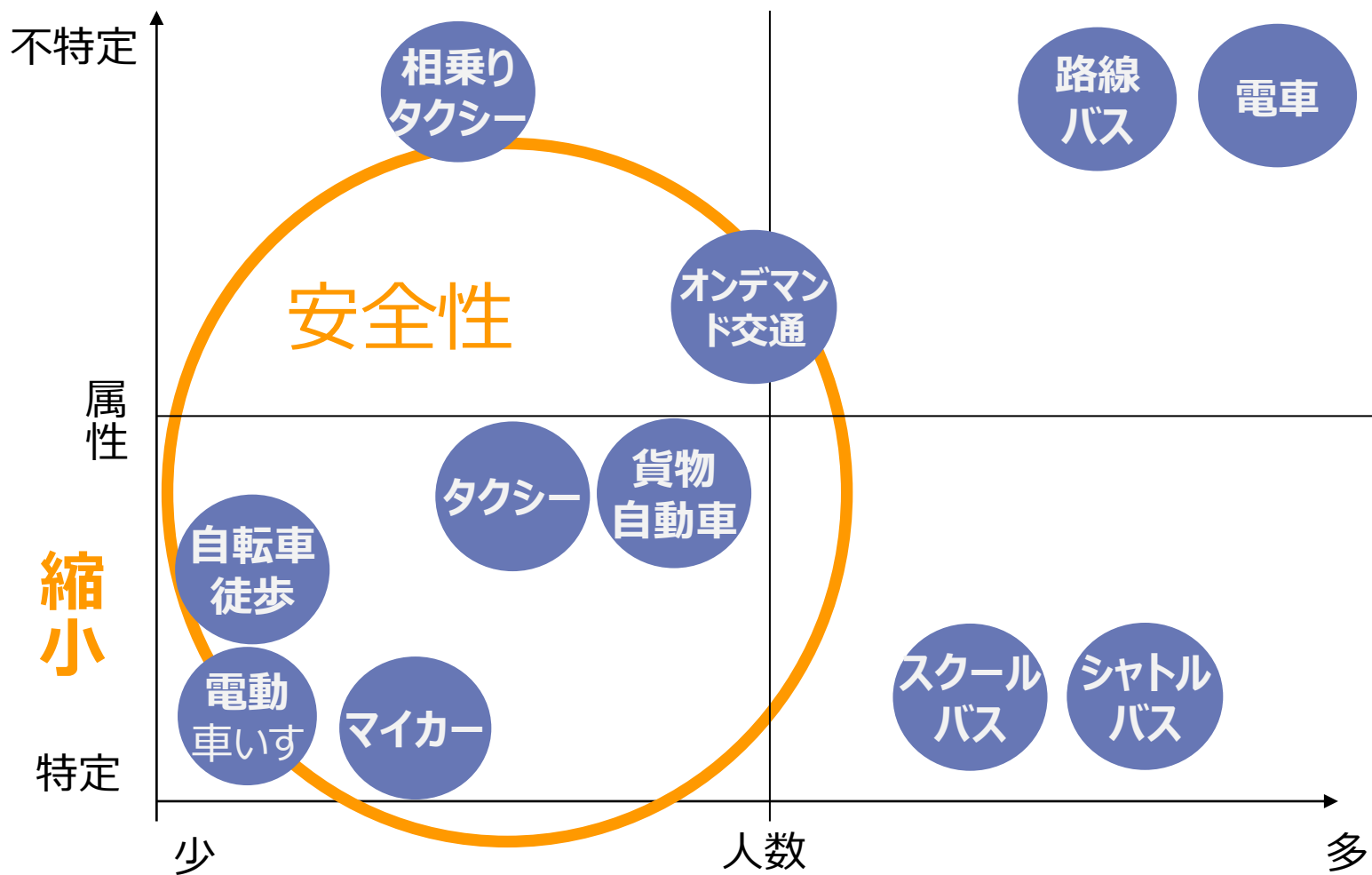
②サービスの多様化

モビリティを使ってサービスをする



2.(2)「縮小」で「衛生面の安全性」を高める (全年代層向け)

■「不特定多数」から「特定」少数へ寄る



(資料) 演者作成



2.(3)「低負担」と「サービスの多様化」で利便性を高める（全年代層向け）



■ 利用したくなる移動サービスを用意する

①低負担（手間暇を省く）

- オンデマンド交通で自宅やスーパー、趣味や集いの場等で乗り降りしやすく
- AIによる運行で所要時間を短縮
- デジタル化でモビリティの検索、予約、決済が簡単に（MaaS）

②サービスの多様化（モビリティを使ってサービスをする）

- 「宅配タクシー」、「おつかいタクシー」、「フードトラック」等





- I . 高齢者の生活ニーズから移動支援を考える
→利用者目線で考える。人に軸足を置く。
- II . 新型コロナウイルスの感染拡大への対応
→モビリティの「衛生面の安全性」と「利便性」を高めて、利用しやすい移動サービスを創る



ご清聴ありがとうございました。

＜ご質問、お問い合わせ先＞
ニッセイ基礎研究所 坊美生子
E-mail to ; mioko_bo@nli-research.co.jp