

要支援者を救う レスキュータクシー

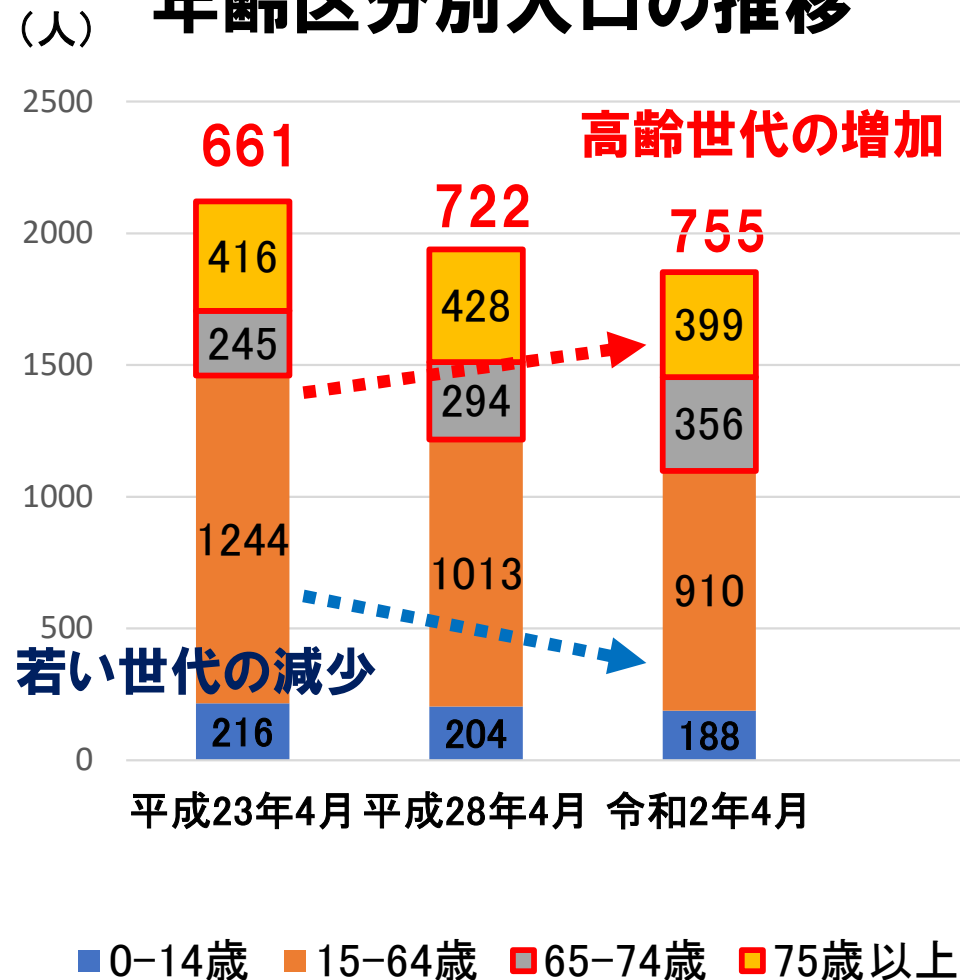
熊本県立大学 藤井成美

■ 目次 ■

1. 現状把握
2. 問題分析
3. 課題設定－政策提言の方向性－
4. 政策提言
5. 期待される効果
6. おわりに
7. 参考文献

現状把握

山本校区における 年齢区分別人口の推移



- ◎ 65歳以上の人口は年々増加傾向にある
- ◎ 避難を支援する若い世代は減っている

【インタビュー結果】

- まちづくり委員会を年4回行い、情報共有はできている
- 今まで大きな被害がなかったため、避難所運営の役割分担や要支援者の避難計画等の準備はしていない

問題分析

現状

- ◎防災意識の低下
- ◎支援者の減少
- ◎要支援者に対する避難支援計画がない



理想

- ◎災害の記憶を風化させない
- ◎要支援者も全員速やかに避難し、市民の安全を確保する

ギャップが生じていることによる懸念事項

- 早めの避難行動の大切さが伝わっていない
- 逃げ遅れ(特に、高齢者の犠牲)の発生が生じる可能性が大きい

※過去の災害のデータによると
死亡率の8割以上が高齢者

要支援者の避難方法について提案する

課題設定—政策提言の方向性—

1

要支援者をターゲットとした避難方法を考える。

※「高齢者等避難(「レベル3)」あるいは「避難指示(レベル4)」の段階で、迅速に**事前避難**を促す仕組みを提案する。

2

地域を担う若手が減少するなかで、**共助**の力で避難活動を行うために、CSR(Corporate Social Responsibility: 企業の社会的責任、**社会貢献活動**)を活用した避難方法を提案する。

3

関係者間の**信頼関係**を構築するために、民生委員、地域防災クラブ、要支援者、地域企業の**繋がりを強くする**仕組みを提案する。

政策提言

デマンド
タクシー

災害
協定

避難
誘導

レスキュータクシー

デマンドタクシーの仕組みを利用し、タクシー会社と校区（あるいは自治体）が災害協定を締結し、**被害****が起きる前**に要支援者が乗り合わせてタクシーで避難所まで送り届ける。

デマンド型乗合交通とは

- 需要に応じて柔軟に運行する
利用者主導型の交通
- 定時、定路線のバス運行に対して、**電話予約**など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態

※利用者の需要に応じて時間と路線を柔軟に対応する事が可能

※中山間地域や集落散在地域、人口低密度地域などの需要において有効



(出典)千葉県勝浦市HP

デマンド

要求にできるだけ応える

乗合

一定の運賃で不特定多数が乗りあう

先行事例

東京都立川市における取組事例

【背景】

台風19号(令和元年)の際に、要支援者が避難手段がなく、自宅に留まるケースが発生

【対応策】


風水害時における避難行動要支援者の移送手段として、タクシー会社と災害協定を締結し、連携して早い段階における要支援者の移動体制を構築した。

- (1)「要配慮者」「避難行動要支援者」を分け、後者を対象とする
- (2)災害時に支援が必要な際、市がタクシー会社へ「要請書」を提出する。緊急時は口頭で行い、後日に書類を提出する。タクシー会社は「終了報告書」を提出する。
- (3)その他、災害補償や守秘義務等について規定



(出典)東京都立川市HP

レスキュータクシーの仕組み



他自治体の取組事例を参考に、要支援者の支援度を段階分けして、レスキュータクシーの利用可能者の範囲を確定する。

各校区ごとに、市の福祉部局の職員と協力しながら要支援者の名簿作る。民生委員等の意見を参考にしながら、レスキュータクシーの利用者を特定する。

校区（あるいは市役所）が、タクシー会社との災害協定を締結する。

避難に備えて、平常時から地域とタクシー会社との間で避難訓練を実施する。

【避難時の仕組み】

自動音声システム(IVR)を利用する



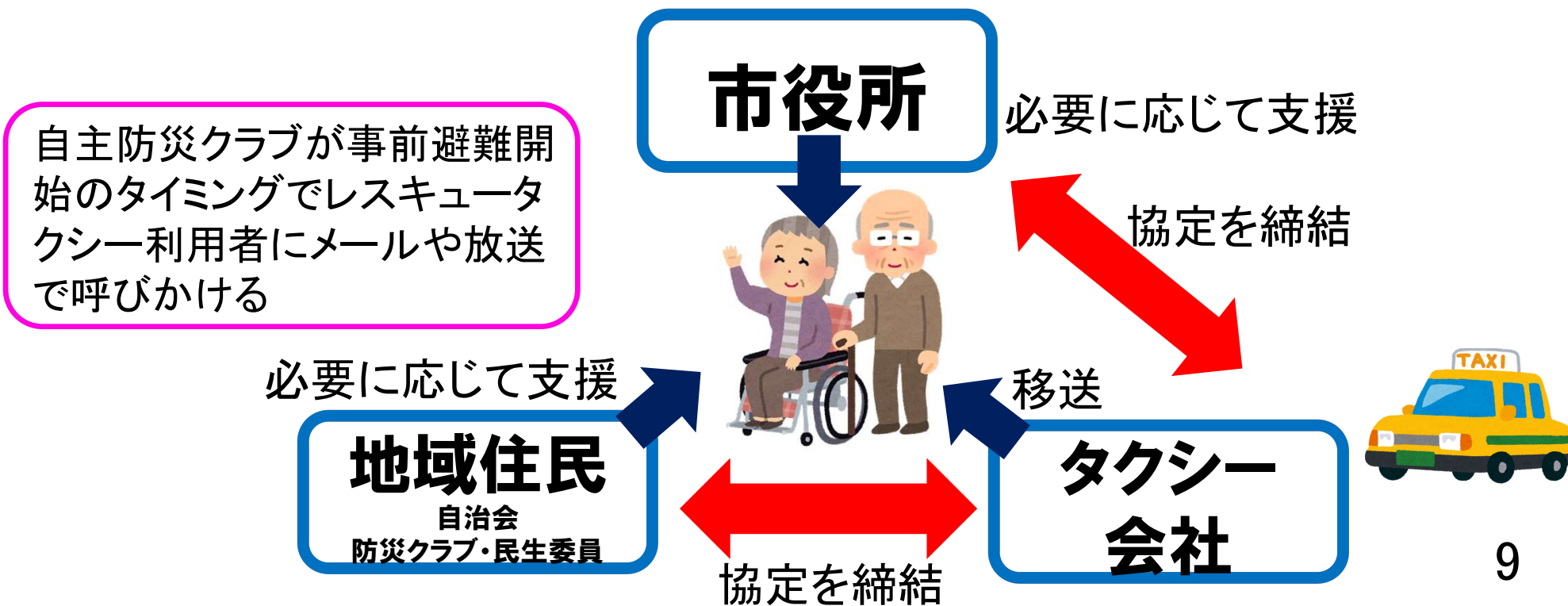
1

1番にかけると要支援者が避難する意思があるというサイン。タクシー会社が迎えに行く。

2

2番にかけるとレスキュータクシーを利用しないというサイン。

【仕組みのイメージ図】



【試算】

	熊本市	東区	中央区	西区	南区	北区
要支援認定者数	41.004	8.940	9.729	6.571	7.128	8.566

	熊本市	東区	中央区	西区	南区	北区
タクシー会社の数	49	12	11	11	7	8

このうち介護施設に入っておらず、避難の際に身近に頼れる人がいない方を各校区9人と想定する。3往復すればよいので1台でもまかなえる。人数によってタクシーの台数は増やすと良い。

<貸し切りタクシーを2時間利用>

2時間利用の料金→8,760円

東区18＋中央区19＋西区16＋南区21＋北区22
＝96校区

8,760円×96校区＝840,960円

災害協定の
重要性

期待される効果

【直接的な効果】

1 要支援者を事前に、そして確実に避難所へ移送（誘導）することにより、災害被害の発生リスクを低減することができる＝**人命の保護**

2 要支援者の事前避難が定着することで、地域全体の**防災意識の向上に繋がる**。また、タクシーによる呼びかけにより、要支援者だけでなく地域住民も一緒に事前避難を開始することに繋がる。

【間接的な効果】

3 タクシー会社と要支援者をはじめとする地域との接点が生まれることで、日常生活において、買い物や病院にタクシーを利用するようになり、タクシー会社の利益にも繋がる。

おわりに

■ タクシー業界の協力が得られるか

➡ CRSの活動の一環、メリットを説明し、共感を得る
「企業価値の向上」「企業技術が社会利益にも繋がる」「社員の自社に対する満足度が高まる」など

■ 制度の対象とする「要支援者」の定義づけ

※不公平感を生じさせない仕組みづくり

➡ 厚生労働省老人保健課の定めた基準で定義づけを行う

■ 災害時にスムーズな避難が可能であるか

➡ 定期的に本番を想定した防災訓練を行い、発災に備える