

要支援者を救うレスキュータクシー

～要支援者の事前避難に向けた取り組み～

熊本県立大学/総合管理学部 総合管理学科/藤井成美

地域課題の選択②「大規模災害(津波、高潮、地震、洪水等)時の避難方法について」

1. はじめに

平成23年3月11日に発生した東日本大震災における高齢者の被害状況をみると、被害が大きかった岩手県、宮城県、福島県の3県で収容された死亡者のうち60歳以上の高齢者は66.1%を占めていた。また、平成28年4月16日に発生した熊本地震においても、70歳以上の高齢者が全体の約8割に上っている。このように災害における高齢者の死亡率が高いことは明らかである一方、その避難対策は未だ不十分である。本提案では、要支援者にターゲットを絞り、高齢者等の事前避難を促す仕組みを提案する。

2. 現状分析/調査内容

(1) 現状把握

熊本市のなかでも、高齢化が進む北区植木町山本校区を対象に、現地調査を実施した。本地域では、65歳以上の占める割合が40.74%(令和2年時点)であり、以下の図1(北区HPを参照、筆者作成)のとおり、年々その割合は増加しており、他方で避難の際に要支援者を支援する立場である若い世代が減少している。

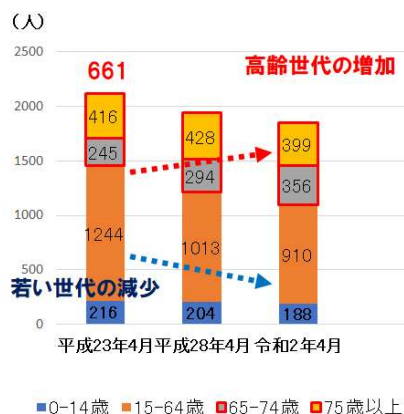


図1 山本校区における年齢区分別人口の推移

また、山本校区自治協議会会長(境俊次氏)へヒアリング調査を行った結果が以下のとおりである。

◎本地域は、谷や川はあるが、地震や洪水、土砂崩れ等の大きな被害をうけたことがない。

◎校区での夏祭りや年に一度防災訓練を行っている。防災訓練のマンネリ化により参加人数が減っている現状がある。

◎要支援者については、校区でも把握しきれていないのが現状である。民生委員との連携がとれていない。しかし、他の地域と比べて昔からの繋がりが強い。足腰の弱い高齢者は避難したくてもできないため、家からでないという選択を取らざるを得ない人もいた。

◎今まで大きな被害を受けたことがないこともあり、防災意識は低い。熊本地震の後、被害が大きかった益城の方に講演してもらった。

(2) 現状分析および課題設定

上記のとおり、要支援者への支援に関する計画がなく、行政による早めの避難行動の大切さが伝わっていないことが推察される。また、発災時に逃げ遅れ(特に、高齢者の犠牲)の発生が生じる可能性が大きい。

そこで、本提案では、要支援者をターゲットとした避難方法について考察する。また、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。更に、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模索したい。

3. 課題に対する解決策と具体的な政策アイデア

(1) 提案内容

デマンドタクシーの仕組みから着想を得て、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仕組みを提案する。その名称を「レスキュータクシー」とする。

(2) 先行事例

東京都立川市では、令和元年に発生した台風 19 号の際に、避難手段がなく、要支援者が自宅に留まるケースが発生したことを背景に、その対応策として、タクシー会社と災害協定を締結し、風水害時における避難行動要支援者の移送手段として、タクシーを利用した移動体制を構築している。その仕組みは、以下のとおりである。

- 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) レスキュータクシーの仕組み

立川市における取り組みを参考に、熊本市における仕組みについて考察した。全体の流れとしては、

- ①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。
- ②校区ごとに、市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。
- ③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。
- ④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。

また、要支援者からタクシー会社への連絡については、自動音声応答システム(IVR:Interactive Voice Response)を活用することで、人的負担を減らすことができないであろうか。これは、コールセンターで用いられるシステムで、電話のインバウンド業務において事前録音されたメッセージを再生し、相手からのダ

イヤルキーによる回答にもとづいて自動的に対応するといったものである。

また、本制度のポイントは、タクシー会社との災害協定をいかにスムーズに締結するかという点にある。筆者なりに試算をしてみたが、仮にタクシーが有償の場合はその経費は高額なものとなる。企業の社会貢献活動の一環として、無償の取り組みとして制度設計をすることが本制度の成功の要となるであろう。

4. まとめ・今後の展望など

本政策を実施することにより期待される効果としては、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、すなわち人命の保護につながることである。また、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も期待である。更に、タクシーによる近隣住民への呼びかけ等が行われることで、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。副次的効果も期待できる。それは、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点である。

他方で、課題としては先述のとおり、災害協定の締結と市民に不公平感を生じさせない仕組みづくりが大切となる。そして、定期的に本番を想定した防災訓練を行い、発災に備えることも欠かせない。

参考文献

- ・内閣府「平成 25 年版 高齢社会白書 第 1 章第 2 節 6(7) 東日本大震災における高齢者の被害状況」
https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2013/zenbun/25pdf_index.html (2021.10.30 参照)
- ・熊本日日新聞 2021.4.1 記事
<https://kumanichi.com/articles/188890> (2021.10.30 参照)
- ・熊本市北区ホームページ「山本(やまもと)」
https://www.city.kumamoto.jp/kita/hpKiji/pub/detail.aspx?c_id=5&id=31376&class_set_id=17&class_id=3445 (2021.10.30 参照)