

高齢者が健康的に生活できる東京都心部の街づくり



望月明彦
論説委員
東京地下鉄(株) 取締役

1. 東京都心部の高齢化の状況

人口減少・高齢化の進展は、地方都市ばかりでなく東京都心部の街づくりにも大きな影響を与える。

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計」(平成 25 年 3 月)をもとに、東京 23 区の人口動向をみると、2015 年以降急速に人口減少・高齢化が進行し、総人口に占める 65 歳以上の割合は、2015 年の 22.7%から 2025 年には 24.7%、2035 年には 29.4%に増加する。特に 75 歳以上の割合は、2015 年の 11.0%から 2025 年には 14.6%、2035 年には 15.6%と大きく増加する。

東京都心部での高齢化の問題は、高齢者数の多さに関心が集まり、増加する医療・福祉サービス需要にいかに対応するかに議論が集中しているが、ここでは、高齢者が、住み慣れた地域で健康的に生活できる環境整備について私見を述べたい。

2. 出歩くことが健康につながる

最近「健康寿命」を延ばす街づくりが注目されている。健康寿命とは、日常的・継続的な医療・介護に依存しないで、自立した生活ができる期間のことだが、この健康寿命を延ばすことは、本人の幸せにつながるだけでなく、地域の活力を維持し、医療・福祉費用の減少により自治体の財政負担の軽減にもつながると期待されている。

「健康寿命」を延ばす街づくりとは、日常の生活において、歩くことや、外出する事の健康に与える効果に着目し、意図しなくても、自然と歩いてしまう街づくりを目指すもので、これを実践する自治体が増えている。

この運動に携わる久野譜也筑波大教授が、日常的に運動・身体活動している層と、していない層の年間の医療費の違いを分析した研究によれば、歩くことについての健康増進効果は、一歩あたり 0.061 円の医療費削減効果があると試算されている。この試算によれば、例えば 1 万人の人が毎日 1,000 歩追加歩行をすることで、年間 2.2 億の医療削減効果があると期待される。

3. 東京都心部でも公共交通ネットワークの強化が必要

東京都心部は、一般に公共交通が整備され、公共交通と徒歩による外出が便利な地域とされている。しかし、高齢化による体力の低下により、徒歩で抵抗なく公共交通にアクセスできる距離は縮小し、上下移動への抵抗も強くなるため、高齢者にとっての利便性が低下していくことが懸念される。

高齢化の進展に対応して、高齢者が健康的な生活を送るためには、東京都心部でも地下鉄や路線バス等の基幹的な公共交通の密度を上げることやバリアフリー化を進めること、端末交通としての地域密着型公共交通の整備と公共交通間の乗り換え負担を少なくすることが必要不可欠である。

東京圏の基幹的な公共交通の強化については、国土交通省の交通政策審議会から今年 2 月に答申されたが、その実現には整備空間確保と多額の建設費用確保という難しい問題が存在する。またバリアフリー化については、各鉄道事業者で推進しているが、特に鉄道どうしの乗り換えについては進んでいないのが現状である。さらに地域密着型公共交通として、東京都(特別区)の 16 区でコミュニティバスが運営され区民の足として定着しているが、地下鉄との接続案内がない等基幹的な公共交通と一体となって地域の公共交通網として機能させるための対策が遅れている。

これらの課題を総合的にとらえ、シームレスな交通体系を構築していくことが東京都心部の街づくりとして強く求められている。

4. 公共交通整備を東京オリンピック・パラリンピックのレガシーに

2020 年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、東京都、区や鉄道事業者等は、海外の方も含めて快適に公共交通を利用頂けるよう多言語対応やバリアフリー整備、端末交通と地下鉄等との連携強化による利便性向上やホームドア設置などの安全性向上などの交通環境整備に力を入れている。

特に各種競技施設や選手村の立地が予定されている東京都臨海部においては、新たな交通需要に対応した基幹的な公共交通として、BRT (Bus Rapid Transit) の導入など様々な交通施策が展開されようとしている。

これらの交通環境整備の成果を東京オリンピック・パラリンピックのレガシーとし、これを契機に東京都心部の「多言語対応」「バリアフリー化」「ホームドア整備」「基幹的な公共交通整備」「シームレスな交通体系構築」を推進し、高齢者が健康的に生活できる交通環境整備を進めるべきである。