

認知症高齢者を地域で支える 安心のまちづくり

インフラという言葉からは一般的には都市空間、建築物といったいわゆるハード面を想像することが多いですが、これからの超高齢社会には高齢者が安心して暮らすための情報技術・支援などのソフトインフラも重要になってきます。

高齢化で認知症が増える社会

日本の平均寿命は男性81.25歳、女性87.32歳と過去最高を更新し、いまや女性は世界第2位、男性は第3位です（厚生労働省2018年）。今後の高齢社会の特徴として認知症高齢者の増加があげられます。厚生労働省によれば認知症高齢者の数は2012年時点で全国に約462万人と推計され、2025年には認知症を患う人の数が700万人となり、これは65歳以上の高齢者の5人に1人に相当します。また、自立して生活できる年齢を指す「健康寿命」は2016年時点で女性は74.79歳、男性は72.14歳で、平均寿命とは大きな開きがあります。要介護になってもほとんどの高齢者が在宅で生活をし、認知症の高齢者も半数が自宅であることから、高齢になっても住み慣れた場所で暮らし続けられる住宅や交通インフラなど、地域社会の安全性が重要になってきます。

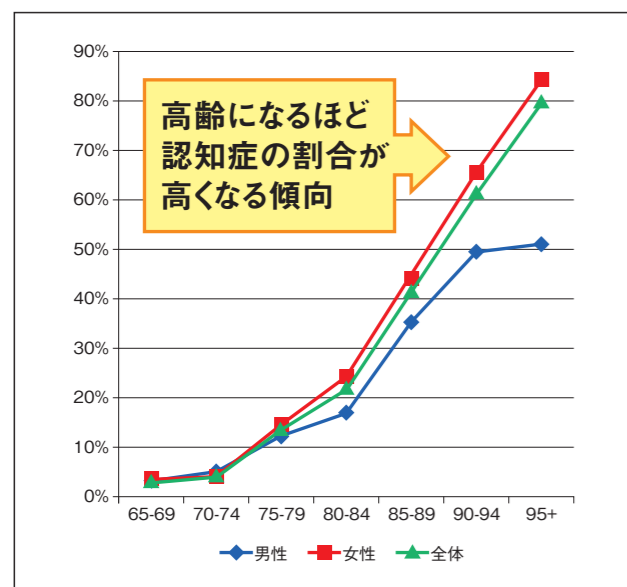


図1 認知症の有病率



語り手
白石 真澄 (SHIRAISHI Masumi)

関西大学政策創造学部教授

1958年、大阪府出身。1987年、関西大学大学院修士課程工学研究科建築計画学専攻修了。(株)西武百貨店、(株)ニッセイ基礎研究所主任研究員を経て、2002年東洋大学経済学部社会経済システム学科教授。現在、関西大学政策創造学部教授。専門テーマは「バリアフリー」「少子・高齢化と地域システム」。国や地方自治体の教育、少子化、福祉に関する各機関で委員としての活動経験のほか、女性、母親としての視点も活かして「千葉女性市民の会事務局長」としても活動中。

認知症をめぐる事故など

昨今、高速道路での逆走など高齢者の自動車事故が増えています。2016年の逆走249件の約7割が65歳以上の運転者で、そのうち認知症が疑われる人は4割とされています。また内閣府の調査でも80歳以上の26%が運転をしており、公共交通機関のない地方では車は重要な外出手段で、運転をやめることは困難です。高齢者の安全運転には道路構造や視認性の高い照明、政府も後押しする安全運転サポート車の普及、2009年から導入されている免許更新時の「認知機能検査」など、ハード・ソフトを合わせた一層の対策が望まれています。

また、2007年12月愛知県大府市で、徘徊症状がある認知症の夫（当時91歳）が、妻（当時85歳）のうたた寝中に家を出て、列車にはねられ死亡するという事故がおき、鉄道会社が家族に約720万円の遅延損害の賠償を求めた裁判がありました。最高裁は介護する家族には賠償責任はないと結論づけ、鉄道会社が敗訴しましたが、認知症の人を抱える家族にとっては他人事ではありません。2004年からの8年間で認知症または疑いのある人の鉄道事故は少なくとも149件あり、115人が亡くなっています（2014年1月12日付の毎日新聞特別調査班の記事）。事故の多くは認知症による徘徊や線路からの転落、危険を察知できないため間違っって線路内への立ち入りをしたことによって起こっています。転落防止のホームドアや踏切の監視カメラなどが全国すべての箇所にあるわけではありません。若年性認知症の人や

高齢者の認知症で軽度な場合は一人で鉄道利用をすることもあり、安全対策や周囲の理解・支援が必要となってきます。

さらに、警察庁によれば認知症やその疑いのある行方不明者として届けられた人数は年間1万人近くいます。これを受けて厚生労働省は市町村の徘徊見守りSOSネットワーク事業の実施状況などを調査するよう各自治体に促していますが、「認知症高齢者のSOSネットの設置」について「整備済み」と答えた自治体は3割未満にすぎません。

認知症の人の困りごと

認知症では、脳や身体の疾患を原因として記憶・判断力などの障害が起こり、新しいことが記憶できなかったり、思考スピードが低下して2つ以上のことを同時に考え分けることができなくなったりすることがあります。

認知症の人にとって住み良いまちづくりへの施策を探る目的で行った国際大学グローバル・コミュニケーションセンターの調査によれば、住んでいる地域が「認知症の人にとって住みよい所である」と回答したのは全体の4割です。認知症の影響で生じたこととして6割以上が「友人や知人と会う機会」「電車やバスなどの利用」「買い物や外食に行く機会」が減少したと回答しています。「駅構内で迷ったり、適切なバス停を探しだす事が難しい」「券売機や自動改札など機械操作が難しい」「ATMの操作が難しい」「電話や携帯、メールなどの通信機器を使うことが難しい」などを困りごととしてあげている人は4割以上です。こうした点を考慮すれば、地域社会における認知症に対する理解の促進や偏見の除去、生活利便施設での適切なサポート、認知症の人でも利用しやすい商品やサービスなどトータルな取り組みが必要であることがわかります。

自治体での取り組み

神戸市は認知症高齢者に優しいコミュニティの推進を盛り込んだ「神戸宣言」を採択しています。また認知症の人が事故にあった場合、責任の有無を問わず給付を行う「見舞金（給付金）制度」と、賠償責任がある場合は保険金をさらに上乘せして支給する事故救済制度を創設し、2019年4月から運用をはじめました。

また、大牟田市では「安心して徘徊できる町」を目指しています。小学校区などの身近な圏域で自治会や民生委員などを活用し、徘徊の人を地域で早期発見する「徘徊模擬訓練」を2010年から開始しました。警察や消

防、行政が連携し、地域住民や介護サービス事業者等に情報伝達を行い、その情報を得た住民らがサポーターとなって徘徊者を無事に保護する試みです。地域での理解を深めるため、2004年から認知症の啓発のための絵本づくり、小中学校への出前教室を始め、10年間で約6,000人の子供たちが認知症について学習してきました。

同様に富士宮市でも「介護保険だけに頼らずに『地域で支える』」を掲げ、タクシー協会、清掃業者、商店街、旅館組合など20以上の団体を巻き込んだ暮らしやすい町づくりを実践しています。認知症への理解を広めるパンフレットの全戸配布、寸劇による市民向け認知症出前講座の開催だけでなく、市主催の「認知症サポーター養成講座」も立ち上げ、認知症サポーターは231回の養成講座を経て合計8,006人となり、児童・学生、消防、警察など多岐にわたります。高齢者の安全確保に賛同する市民や事業者には、認知症サポーターステッカーが付与され、支援者の「見える化」を進めてきました。さらに認知症の外出支援、見守りのために、高齢者が歩きそうな道路沿いの個人宅や商店に徘徊の理解を求め、行方不明になって1時間以上発見できない場合は警察や地域内の同報無線、ラジオで情報が流れる仕組みになっています。

おわりに

エレベーターやエスカレーターを設置など、障害者や高齢者など誰もが暮らしやすいユニバーサルデザインの街づくりは徐々に進んできましたが、認知症に対する社会の理解はまだ不十分です。認知症の人や家族が安心して暮らすには、行政や介護・医療の専門家による支援だけでは限界があります。家族が安全を考えるあまり、自宅に鍵をかけて認知症の高齢者を外に出させないようでは人間的な暮らしが実現できません。地域社会が認知症に対する関心を持ち、「他人事としない」ことや、周囲が認知症の特性を理解した上で適切な声かけ、誘導、サポートができることが望まれています。

<出典>

図1 「平成25年度 認知症総合対策研究」公益財団法人 長寿科学振興財団



図2 認知症サポーターの自宅用ステッカー（店舗やタクシードライバー用もあり）