



情報ボックス

禁煙化した飲食店の6割が「売りにげに変化なし」 全面喫煙・分煙の飲食店の55%が禁煙化を予定

飲食店求人サイト「クックビズ」が
「飲食店の禁煙化に関する意識調査」の結果を公表

フード産業に特化した求人サイト「クックビズ」を運営する株式会社クックビズは1月24日、「飲食店の禁煙化に関する意識調査」の結果を公表した。昨年7月27日～8月6日、全国の飲食店にインターネットを通じて調査した。有効回答数は213だった。

それによると、受動喫煙防止法案に「賛成」は49.3%、「反対」は25.4%、「どちらとも言えない」は25.4%だった。賛成派の意見には、「受動喫煙や、副流煙による健康被害を少しでも防止できたらと思います。お客様だけでなく、スタッフにも影響があることを痛感しています。頻度は多くないものの、副流煙が原因で退職した従業員も過去にいました（大阪府/カフェ）」といったものがあった。

また、実際に店内を禁煙化した飲食店（125件）に売りにげの変化を聞いたところ、「とくに変化はなかった」が60%を占め、「売りにげ増」は12%、「売りにげ減」は28%だった。売りにげが増加した飲食店では、客席の回転が早くなったことや空席率が下がったことを売上アップの要因に挙げていた。一方、売りにげが減少したという飲食店では、「非喫煙者はあまり飲酒しない傾向が強い。（飲酒しないことで）客単価が下がり、居酒屋業態にはなかなかツライ部分があると思います（新潟県/居酒屋）」「上司が喫煙者だと（全面禁煙店には）入りにくいという声があり、ビジネス客が減った。ランチの時間帯に家族層が多くなったが、客単価が下がった（大阪府/焼き鳥）」といった声が目立った。

このほか、全面喫煙および分煙の飲食店に禁煙化の予定を聞いたところ、「予定あり」は55%、「予定なし」は45%だった。後者の理由として挙げられたのは、「現在の客層の大半が喫煙客で占められている」「分煙スペースの確保ができない」などだった。

近隣に食料品店が少ないと死亡リスクが1.6倍 外出時に車が利用できる高齢者ではリスク差なし

日本老年学的評価研究機構が東京大学でプレス発表会を開催

日本老年学的評価研究機構（JAGES）は1月16日、

東京大学でプレス発表会を開催し、4題の研究成果について紹介した。

このうち、東京医科歯科大学国際健康推進医学分野の谷友香子氏は、2010年に実施したJAGESの高齢者データ49,511人を3年間追跡し、近隣に食料品店が少ないと死亡リスクが1.6倍に高まるという結果を得たと発表した。生鮮食品の少なさが高齢者の死亡に影響を与えるという論文は国際的にも少なく、貴重なデータと言える。

歩行や入浴、排泄などの介助が必要な高齢者を除いた49,511人に家から1km以内に新鮮な野菜や果物が買える商店・施設があるかを「たくさんある」「ある程度ある」「あまりない」「まったくない」の4群に分けて聞くとともに、外出時に「車を自分で運転」または「家族の車に同乗」しているかどうかも聞いた。すると、外出時に車の利用がある高齢者では、食料品店が近くに「ある」「ない」で死亡リスクに差はなかったが、車の利用がない高齢者では、食料品店が「近くにたくさんある」人を1.0とすると、「ある程度ある」人は1.44倍、「あまりない」人は1.59倍、「まったくない」人は1.56倍も死亡リスクが高いことがわかった。解析した谷氏は、「外出時に車の利用がない高齢者にとって、近隣の食料品店へのアクセスの悪さは死亡リスクになる可能性がある。逆に言えば、近隣に食料品店があると外出機会や歩行時間が増え、死亡リスクの低下につながる可能性がある」とし、近隣食料品店の整備の重要性を指摘するとともに、移動支援の必要性も示唆した。

この日はほかに、「地域活動に参加する人が多い地域では抑うつになる人が少ない」「糖尿病有病率に1.2～1.4倍の所得格差」「飲食店が近くなると肥満（オッズ）約1.4倍（東日本大震災仮設住宅転居者の調査）」などの論文が紹介された。

愉しみの交通が浸透すれば社会参加を促し 個人にもまちにもメリットが生まれる

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」が
第7回全国フォーラムを開催

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2018」が昨年10月27日、28日に東洋大学白山キャンパスで開催された。

初日の「くらしの足 概論」では、一般社団法人グローバル交流推進機構理事長で大阪大学コミュニケーションデザインセンター特任教授の土井勉氏が「誰がつくる？ 外出の拡大『生活を支える交通』から『愉しみの交通』へ」と題し、基調講演を行った。土井氏はまず、地方公共交通の現状について触れ、平成19年度以降、全国のバス路線合計41万7400km

の2.8%にあたる1万1796kmが廃止されたとする一方、乗合バス輸送人員は平成23年度に下げ止まり、26年度は41億7500万人に上ったと説明。その上で、「利便性が向上すれば4割の人が外出回数が増える」と回答していた平成29年の内閣府世論調査結果を紹介するとともに、自身が関わった調査結果から「通院等の一日当たりの機会は運転免許の有無では変化しないが、買い物やレジャー、社交、散歩などは免許がないと機会が大きく減ってしまう。ここに愉しみの交通のヒントがある」と指摘した。また、人々が愉しみにしている活動は、交際（知人との交流、外食）45%、運動（スポーツ、散歩）40%、読書・趣味・娯楽38%、買い物33%であったという調査結果に加え、「愉しみの活動の種類が多いほど生きがい尺度の点数が高い。また、愉しみの中でも、自宅外で行うもののほうが生きがいと強く関係していた」といった調査結果も示し、外出を促す交通がこれからの方向性であると強調した。バスが存在することで実現する活動は何かをある地域で聞いた調査では、生活に不可欠な移動すなわち通勤・通学、買い物、通院・デイケアのほか、知人との交流、スポーツ、習い事などと回答した割合がとくに運転免許がない人で目立ったとした。一方、バスが地域に与える影響について尋ねた調査では、生活のための移動手段、安心できる存在と回答した者がいずれも7割以上に達していたとし、「バスは安心を与えるインフラとして不可欠な存在」とも指摘した。

これらの結果から、土井氏は「愉しみの交通が浸透すれば、飲食等の交流やスポーツ、習い事、買い物、芸術などの来訪者が増え、個人にとっても、まちにとっても望ましい状況が期待できる」とした。そして、「それを誰がやるのか？」と会場に問いかけ、「担うのは、自分のため、次世代のために明日の生活に灯をつけられる我々を含む、行政、事業者、住民、企業、専門家である」と指摘。自律的、持続的な環境改善のためには、①地域公共交通のあり方を議論する「場」づくり、②グループワーク等での「意見」、③小さなことでもやってみる「実現」、④課題や情報の可視化による「共有」が不可欠とし、「すでに充実した制度はある。あとは、財源と人材の確保が必要」と語った。

総合事業の「訪問D」で移動支援の普及を期待

続くディスカッションでは、医療経済研究機構主任研究員の服部真治氏が「互助による輸送と地域支援事業」について述べ、高齢者の移動支援を国土交通省も厚生労働省も積極的に行っているとした。

国土交通省は、交通事業者保護の立場から長年、

互助であっても利用者が輸送の対価を支払う場合、道路運送法の規定に抵触すると主張してきたが、近年は、運輸局への「許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）」を明確化し、具体的に輸送に要する燃料代や道路交通料、駐車料金、任意の謝礼は「輸送の対価」にあたらないとの見解を示しており、また市町村がNPOや社会福祉法人等に車両を無償で貸与したり、車両購入費や維持管理費の補助を行ったりすることも「輸送の対価に当たらない支援」と認めていると指摘。そして、「それらを積極的に拡大する方針を示している」と述べた。

一方、厚生労働省も、生活支援コーディネーターを全中学校区単位に合計5,000人配置し、生活支援・介護予防サービスの充実と高齢者の社会参加を促進する観点から、介護予防・日常生活支援総合事業を見直し、地域サロンや見守り、買い物の支援などとともに、移動支援を介護保険財源で実施できる仕組みを創設したと説明。その理由について服部氏は、「楽しみを地域につくれば、結果としてそれに参加し、介護予防につながる事がわかってきたからだ」と指摘した。そして、人との交流や外出が週1回未満だと健康リスクや認知症リスクを高める、サロン活動参加群は要介護認定率が低いといった日本老年学的評価研究機構（JAGES）が示したエビデンスを紹介し、移動支援による社会参加の意義を強調した。その上で、介護予防・日常生活支援総合事業で移動支援を促すために新設された「訪問型サービスD」について説明し、通院や買い物等の送迎前後の付き添い支援の場合、人件費等の間接経費を補助対象としており、通所型サービスBの送迎を別主体が実施する場合は、間接経費のほか、ガソリン代など送迎にかかる実費、車両の購入費が市町村の判断で補助可能となっていると解説した。また、社会福祉法人改革で「地域における公益的な取り組み」が努力義務化されたことを受け、使っていない送迎車等を移動支援に活用する動きが活発化しているとした。

さらに、そうした移動支援の新たな枠組みを活用し、スーパーマーケットの一角で介護予防教室を実施した帰りに昼食と買い物も行っている山口県防府市の取り組みを取り上げ、社会福祉法人の送迎車の活用、介護予防教室の通所サービス事業者（通所型サービスA）への委託、見守りと付き添いを行う住民組織への訪問型サービスDの補助などを組み合わせた先進例として紹介した。「訪問型サービスDを使い、地域資源を上手くコーディネートすれば、社会参加を促す仕組みが実現できる」とし、地域における移動支援の活発化を期待した。

（記事提供＝株式会社ライフ出版社）

