

福祉移送サービスの需要と今後の整備課題に関する研究*

A Study on demands and improvement themes of Special Transport Service*

香川直博**・三星昭宏***・岡本英晃****・大塚祐司*****

By Naohiro Kagawa**・Akihiro Mihoshi***・Hideaki Okamoto****・Yuji Otsuka*****

1. はじめに

わが国の身体障害者 293 万人のうち、約 20%にあたる約 60 万人が独自の歩行が困難であり、介護を必要とする高齢者「寝たきり老人等」は 65 歳以上人口の 20.3%の 254 万人という数値を示している。将来推計では、2025 年には「寝たきり老人・痴呆症・虚弱高齢者」が 520 万人に増加しようとしている¹⁾。

このような社会情勢のなか、高齢者・障害者の公共交通機関における移動を円滑化する目的で 2000 年 11 月から交通バリアフリー法が施行されている。これにより面におけるアクセスは整備されるが、線におけるモビリティの問題が残る。特に高齢者・障害者にとって自由に目的地まで行けることは、アクセスだけでなくモビリティの確保が不可欠となってくる。そこで既存の公共交通機関を利用できない高齢者・障害者のための新たな交通手段として STS (Special Transport Service の略) 導入の必要性が高まってきている。交通バリアフリー法においても付帯決議として盛り込まれており、2005 年の法見直しに STS の方向性を打ち出す必要がある。

また近年、核家族化が進み老老介護、つまり介護する人の高齢化も深刻な問題であり、高齢者の介護を社会全体で支える為、2000 年の 4 月より介護保険制度が施行された。65 歳以上の高齢者のうち約 12%に当たる 280 万人が介護の必要な高齢者といわれている。介護保険導入の理由の 1 つは、医療費削減で

*キーワード：福祉移送サービス、在宅要介護者、介護者

**学生員 近畿大学大学院総合理工学研究科環境系工学専攻修士課程

(東大阪市小若江3-4-1、TEL06-6730-5880(内線:4271)、FAX06-6730-1320)

***正員 工博 近畿大学理工学部土木工学科

****学生員 近畿大学大学院総合理工学研究科環境系工学専攻博士課程

*****正員 米原町区画整理事務所 (滋賀県坂田郡米原町米原 413-7

TEL0749-52-6628、FAX1749-52-8321)

ある。これより、今まで社会的入院をしていた高齢者の外出機会の増加が期待されている。

そこで本研究では福祉移送サービスに焦点を当て、東大阪市を事例とし、福祉移送サービスを利用していない要介護者と介護者である家族を対象に外出状況の実態と福祉移送サービスの利用要望を把握することにより、福祉移送サービスの需要と今後の整備課題を探ることを目的としている。なお、比較のため福祉移送サービス利用者の外出状況を大阪府と京都府で実態把握した。

2. 調査概要

東大阪市内のデイサービス、デイケア、外来リハビリを行っている施設、病院の協力を得て、要介護者には聞き取り、家族には要介護者を通して配布によりアンケート調査を実施し、外出状況や公共交通機関の利用状況、意識を整理し、福祉移送サービスの利用要望を把握した(表1)。

表1 調査概要1

調査対象	要介護者	介護者
調査方法	ヒアリング、配布、回収	配布、郵送、回収
有効サンプル数	251	110

また、大阪府と京都府における福祉移送サービス利用者に対して外出調査を実施した(表2)。ここで両調査の外出状況は活動ダイアリー調査により把握した。

表2 調査概要2

調査地域	大阪府	京都府
調査方法	配布、回収	配布、回収
有効サンプル数	35	64
計	99	

3. 調査結果

(1) 活動ダイアリー調査

図1、図2は要介護者の移動距離帯別の代表交通手段である。縦軸は1人1日あたりのトリップ数、横軸が距離帯である。要介護者のトリップは約7kmまでであり、2kmまでのトリップが全体の約85%を占めているのが特徴である。徒歩でのトリップは2kmまでであった。車椅子でのトリップは4kmまでであるがこれは2～4キロメートルの距離帯に車椅子利用者の適当な交通手段が無いためであると考えられる。施設送迎バスでのトリップは0～1kmの距離よりも、1～2kmの距離で多く、4kmまでである。これは東大阪市の高齢者施設の配置に関係していると思われる。タクシーでのトリップは1～4kmと6～7kmでみられる。前者は東大阪市内でのトリップであり、後者は大阪市へのトリップである。鉄道は4km以上のトリップでみられ、目的地は大阪市である。

トリップ/人・日

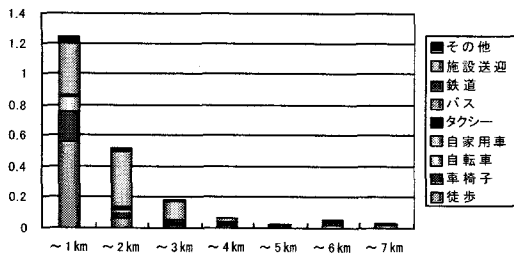


図1 要介護者の移動距離帯別代表交通手段Ⅰ

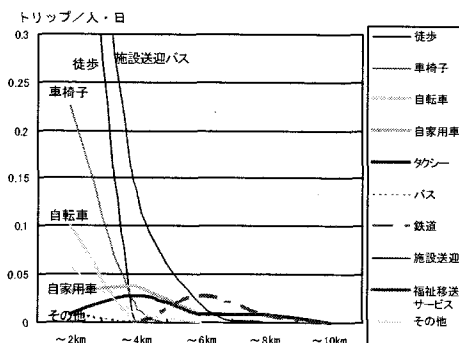


図2 要介護者の移動距離帯別代表交通手段Ⅱ

図3は福祉移送サービス利用者の移動距離帯別の代表交通手段である。図2と同様に、縦軸は1人1日あたりのトリップ数、横軸が距離帯である。福祉

移送サービス利用者のトリップは20km程度までであり0～2kmのトリップが26%、2～4kmのトリップが21%、4～6kmのトリップが20%を占めた。福祉移送サービス利用者は2～8kmのトリップで自家用車、福祉移送サービス、鉄道を利用している。これより、要介護者にとっては福祉移送サービスが2～8kmのトリップを確保するのに必要な交通手段であることが分かる。

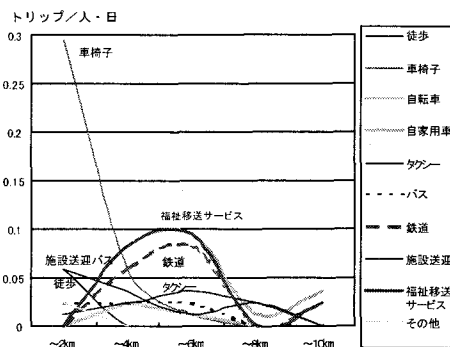
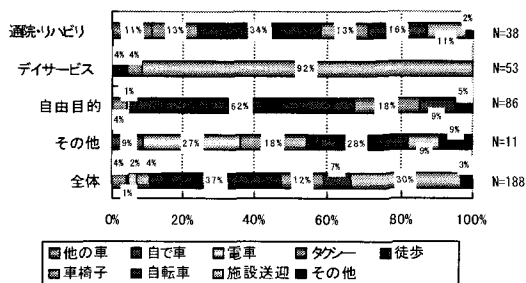


図3 福祉移送サービス利用者の移動距離帯別代表交通手段

図4は要介護者における外出目的別代表交通手段である。デイサービスでは92%が施設送迎バスで賄われており、重要な役割を果たしている。全体では、電車がわずか2%の利用に留まり、さらにバスの利用は全く見られない。このことから既存の公共交通機関は要介護者の交通手段として確立していない状況にあると言える。

さらに、介護者の目的別トリップ割合において通院等の送迎・付き添いという介護目的でのトリップが6%を占めていることが、今回の調査で分かった。



注) 他車の車：他人が運転する車、自走車：自分で運転する車

図4 要介護者の外出目的別代表交通手段

(2) 要介護者の福祉移送サービスへの意識

図5は要介護度別にみた要介護者の利用要望である。既存の鉄道やバスは要介護度が高くなるほど急激に利用要望は低下する。アクセシブルなバスは低い要介護度で高い利用要望がある。福祉移送サービスは要介護度を問わず平均的に利用要望が見られる。

図6はそのイメージである。ここでは図4で似た傾向を示したバスと鉄道、ノンステップバスとコミュニティバスをそれぞれ1つにまとめた。これより、福祉移送サービス、タクシー、福祉タクシーといったドア・ツー・ドア型の交通手段は、バス・鉄道はもとより、たとえアクセシブルなバスよりも要介護者にとっては有効な公共交通であることが分かる。

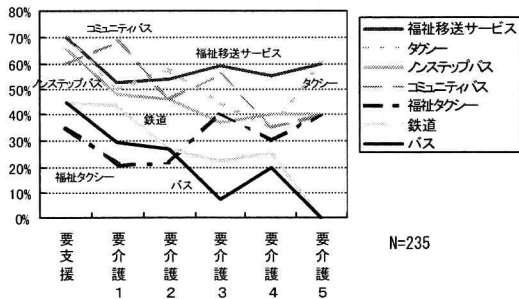


図5 公共交通機関の利用要望

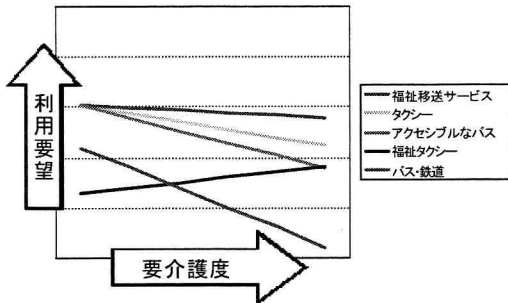


図6 公共交通利用要望と要介護度の関係のイメージ

図7は要介護者の年齢別にみた福祉移送サービス利用希望である。61歳～65歳で80%と高い利用希望があり、90歳以上でも40%の利用希望があることが分かる。加齢に伴う利用希望減少の原因として加齢による外出意欲の低下が考えられる。

図8は福祉移送サービス利用を希望する要介護者と介護者の外出目的別利用希望であるが、両者ともに定期的ニーズである通院・リハビリ、福祉施設の

通所・入所で高くなっている。特に介護者において高くなっており、何らかの介護負担がかかっているものと考えられる。

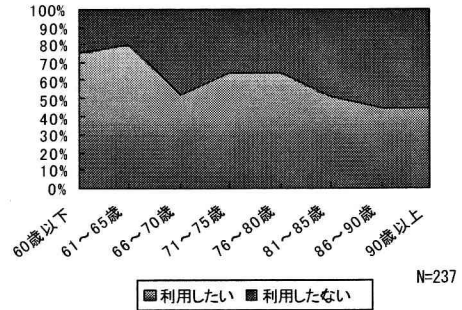


図7 年齢別の福祉移送サービス利用希望

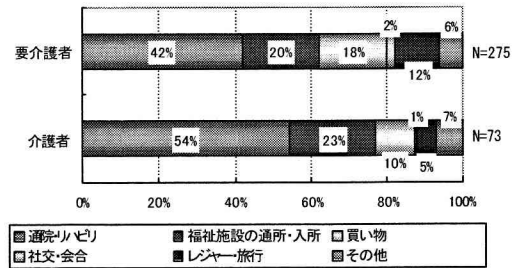


図8 福祉移送サービスの外出目的別利用希望

(3) 介護者の福祉移送サービスへの意識

図9は要介護者の家族である介護者による福祉移送サービスに対する関心である。8割もの介護者において関心がみられることから、要介護者のモビリティ問題は介護者にとって、重大な関心事であることが分かる。

図10は要介護者との関係別にみた介護者の福祉移送サービスへの転換希望である。配偶者、子供といった要介護者との関係が深い介護者において転換希望が高いことが分かる。

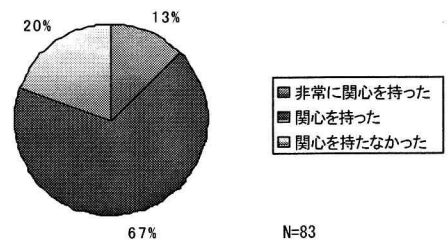


図9 介護者の福祉移送サービスへの関心

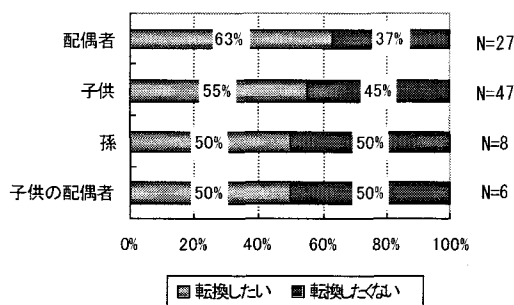


図 10 要介護者との関係別にみた福祉移送サービスへの転換希望

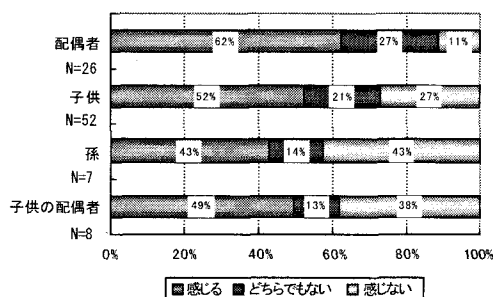


図 11 介護者の介護による拘束感

図 11 は介護者の介護による拘束感である。配偶者、子供で高い拘束感、つまり介護負担がみられる。図 10 と関連させると、介護負担が強い介護者において転換希望が高いことから、福祉移送サービスの利用により、介護負担を減らす効果があるものと考えられる。

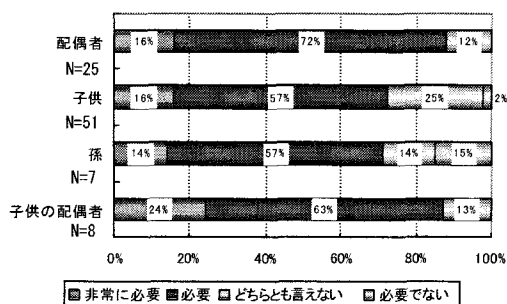


図 12 介護保険制度における福祉移送サービスの必要性

図 12 は介護保険で福祉移送サービスを扱う必要性を介護者に聞いたものである。配偶者、子供の配偶者といった要介護者の子供世帯において高い必要性がみられる。全体でも 80% と高くなっており、今後の制度見直しの際に十分な論議が必要であると言える。

4. まとめ

今回の調査から福祉移送サービスは、既存の公共交通機関を利用できない在宅要介護者の有効な外出手段になり得るだけでなく、介護者にとっても介護負担を減らす効果が期待でき、両者にとって有効なサービスであることが明らかになった。また、福祉移送サービス利用者と要介護者の外出を比較すると、社交・会合、レジャー・旅行目的の外出で福祉移送サービス利用者のほうが外出が多いことも分かった。

また、通院、通所のような定期的ニーズに対して福祉移送サービスの利用希望が高く、介護保険の適用希望が高いことから、定期的ニーズに特化した形での新たな移送サービス確立の必要性がある。本来であれば、高齢者・障害者の不可欠な移動目的となる通院においては、行政が責任を持って取り組むべき課題である。特に介護保険において在宅介護を促しながら、要介護者の移動・移送を制度の中に位置付けていないという法的不備は早急に改める必要がある。また、ボランティア団体・NPO の移送サービスでは、ほとんどの利用目的が通院であることから、レジャーや買い物といった自由目的の利用への対応ができないでいる⁴⁾。本来、この自由目的への対応こそがボランティア団体・NPO の柔軟性であり、活躍できる場面なのである。

つまり、未整備となっている通院システムの確立こそが、STS 全体の位置付けを明確にし、各種サービスの役割分担を促すものとする。

【参考文献】

- 1 スペシャルトランスポートサービスに関する調査研究報告書、(財)運輸政策研究機構、1999
- 2 秋山哲男他：福祉型交通システムの開発と運行システムの組織・経済の適正化に関する研究、厚生省長寿科学総合研究事業報告書、2000、3
- 3 三星昭宏他：高齢社会における交通システム整備の研究領域と緊急課題、土木計画学研究・講演集 No23(1)、スペシャルセッション、2000、11
- 4 大塚祐司・三星昭宏・宇高司：大阪府におけるスペシャル・トランスポート・サービスの運行に関する研究、土木学会第 55 回年次学術講演会、2000、9