

## 第1回 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 議事概要

日時：平成29年3月10日（金）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎第2号館 共用会議室1

議題「(1) 高齢者の移動特性について」、「(2) 検討の視点・今後の予定について」、「(3) 高齢者の移動手段としての公共交通について」に関して事務局より説明を行った。次に、議題「(4) 介護保険制度の最近の動向について」に関して厚生労働省より説明を行った。その後、議題「(5) 意見交換」を行った。意見交換における委員の主な発言は次のとおり。

### 【利用者目線の重要性】

- 地域公共交通の現場では、何とか高齢者に公共交通を利用してもらおうと取り組んでいるが、うまくいっていない。どうすれば運転免許を返納した高齢者に公共交通に乗ってもらえるか、供給者側からの視点ばかりでなく、利用者側からの視点で考えるべき。
- 要支援者の場合、介護保険の対象として支援を受けられる時間が極めて限られるため、その時間内に日常生活に必要な事項を全て対応することは難しく、移動支援までできないことが多い。
- 要支援認定に際して基準となる「歩行」ができたとしても、席から「立ち上がる」ことができないと、一人でのバス利用は困難。足腰が弱っているからこそ、自家用車を手放せないという高齢者が多い。
- バス停まで歩ける距離などは人によって異なり、「この距離なら大丈夫」という数字は無い。高齢者の目線を踏まえて検討することは必須。

### 【交通事業者関係】

- 小規模市町村では交通担当がそもそも設置されていないことも多く、交通事業者と市町村の連携が難しい一因となっている。
- 乗合タクシーで知り合った利用者が、通常のタクシーで自発的に相乗りを行う事例もある。
- コミュニティバスは本数が少ないため待ち時間が多く、そのために免許を手放さない高齢者も多い。タクシーも日常の買い物に使うには高いといった声がある。

### 【地域の状況】

- 高齢者の免許返納率（免許保有者数に対する返納者数の割合）は、都市部は高く地方部は低い傾向にあるが、地方部で高い地域も散見されるなど一概には言えない。
- 地域ごとの実態を踏まえた検討をすべき。財政が豊かな大規模市町村では、コミュニティバスの導入やタクシーへの運賃補助など、重層的な交通サービスを提供できるが、財政が厳しい市町村では、病院送迎や学校送迎、宅配便の配達、買い物代行など様々なサービスを、1台の車両が無償で行っている事例もある。

### 【介護保険制度との連携】

- 訪問型サービスD（移動支援）はわずかな地域でしか行われていない。厚労省と国交省がうまく連携できないか。
- 訪問型サービスD（移動支援）について、「移動」の部分は従来の福祉の範囲では無いこともあり、具体的に何を行うべきか、イメージできていない市町村が多い。自治体内で福祉部門と交通部門との連携を促す取組が必要。
- 訪問型サービスD（移動支援）の対象は要支援1・2とチェックリスト対象者であるが、移動支援を必要としている人はもっと広いのが実情。
- 訪問型サービスD（移動支援）に係る運転は、NPOなどボランティアが無償で担っており、無償を前提とするとサービスを広げていくのが困難。
- 公共交通利用を「予防医療」と位置付けて考えられないか。

委員からの意見を踏まえ、今後の議論の進め方については、6月までに本検討会の中間とりまとめを行う必要があることを踏まえつつ、事務局にて再度検討することとなった。

以上