

高齢者の移動に関する課題

1 高齢者の移動の実態

- 平成 29 年 1 月に本市で実施した日常生活圏域調査では、65 歳以上の高齢者 52.1%が運転免許証を持っており、返納者は 8.6%であった。
- 運転免許証の保有状況の男女差は大きく、男性は、80～84 歳で 58.6%、85 歳以上で 30.8%が運転免許証を持っていた。 …

参考参照

- 平成 28 年 12 月に地域包括支援センターが把握している要支援認定を受けている方で運転をしている方は 71 人（要支援認定者：891 人）であった。そのうち、認知症や注意力・判断力の面で心配な方や、車をぶつけるなど、車の運転の継続が危険な状態にある方は 7 人であった。
- 交通空白地域であっても、家族や近所の協力を得るなど移動に関する課題が顕在化していない地域もある。30～40 年前の新興住宅地などは、近くに家族はいない、徒歩圏内にあった商店の閉鎖等で、移動や買い物が困難となってきている地域もある。
- 介護保険制度で電動シニアカーのレンタルがある。要介護認定を受けた高齢者が、運転免許証を持っていなくても運転可能となっている。どのタイミングで電動シニアカーのレンタルを終了とするか、介護支援専門員（ケアマネジャー）が悩んでいる例もある。

2 高齢者の免許返納を困難にしている状況

- 免許返納の決断にはかなりの覚悟が必要と思われる。
- 運転の主目的は、どの年代も買い物と通院である。一人暮らしや高齢者世帯が増えており、家族の協力を受けることが困難な場合など、免許返納により日常生活に必要な買い物と通院が大変になる。
- 若い時から、行きたい時に行きたい所に行っており、荷物が少なくても気にすることなく車で移動しているような方は、500～600mであっても徒歩で移動することを生活に組み込むことは難しい。
- 単に、バス等の移動手段があれば解決するものではない。今まで利用していない公共交通機関を利用して移動するような生活に変えること自体が難しい場合が多い。家族などの協力も含め、買い物や通院の仕方そのものをどう変えるかを、個々の状況に応じて考え、支援する必要がある。
- 後継者不在で閉めてしまったお店や医療機関に代わって、通信販売や徒歩圏内での買い物や通院ができる体制をつくることで、自家用車に頼らず生

活できるようになる。

- 多世代が交流できるような居場所があることで、バス等の本数を増やさなくてもよくなるなど、子育て、高齢者、障害者などの関係部署とまちづくりの視点で協議することが、免許証を返納しやすい環境づくりにつながる。
- 高齢者になる前から、自家用車に頼らず生活できるよう啓発が必要である。
- タクシーは高いという感覚がある。免許返納後、お金を持っていても日常の移動にタクシーを利用することに抵抗を示す高齢者は少なくない。
- タクシーの定期券は初耳であったが、本市でも利用したい高齢者はいるのではないかと思った。
- 免許を返納することで、買い物は家族が行う、趣味、サークル、家庭農園などは辞めざるを得ないなど、閉じこもりの生活を助長することになりかねない。健康を維持できなくなるという懸念が生じる。
- 高齢者の事故の報道が多くなったこともあり、運転免許証を返納する者が増えているが、認知症がない元気な高齢者のなかには、安全運転ができているにもかかわらず、家族から運転免許証の返納を強要されている者や運転免許証を返納していないことに対して罪悪感を抱いている者もいる。

3 高齢者の免許返納に関する状況

- 認知症があるにもかかわらず運転している方は、家族の責任のもと車を辞めさせている。無理やり車を取り上げている事例も耳にしている。
- 運転を辞めさせられずに困っている家族もいる。
- コミュニケーションに支障をきたしており明らかに認知症が疑われる状態であっても車を売ってしまう例がある。逆に、頻繁に車の修理を依頼され、家族に連絡できないかと地域包括支援センターに相談があった例もある。
 - ⇒ 車の販売店や修理店へ、認知症が疑われる方への対応について、協力依頼ができないか
- かなり進行した認知症で毎日運転し仕事をしていた独居高齢者は、認知症初期集中支援事業で支援方法について検討したが、家族の希望で精神科病院へ医療保護入院となり、その後認知症のグループホーム入所予定である。車を取り上げることで、高齢者の在宅生活が困難となってしまうこともあるのが現状である。

4 高齢者の移動支援に関する現状と課題

- 人工透析を行っている者の通院支援としてボランティアが送迎支援をしているが、担い手不足の状況がある。担い手が高齢化してきている。
- 高齢者の生活を支える買い物や通院などの支援も、併せて検討する必要がある。以前、移動販売があった地域があったが、採算が合わないという理由で中止となった。コンビニへの送迎を協力してもよいという話もあったが、「コンビニは高い」「生鮮食品が少ない」という地域からの声で実現しなかった。困り感がそれほど深刻化していないのかもしれない。
- 移動支援や買い物支援などを行うにあたっては、地域のニーズをどう把握するかが課題となる。自治会加入率が高く個々の状況が確認しあえている地域ばかりではない。
- デイサービスの送迎などは、70代の方が運転手として働いている。事業所によっては年齢到達で運転手の雇用を辞めているところもある。担い手不足がますます深刻になる状況下であるため、元気な高齢者が、安全に運転するための支援策も必要である。
- 本市では、今年度からボランティアで移送サービスを行う方向けの研修を実施しているが、ボランティアが移送サービスを行う場合、ネックになるのが事故対策である。
- 事故を起こしたときに、自分の車にかけている保険を使うことに抵抗があるため、自分の車での運転ボランティアは増えない状況にある。
- 自分の車を使わずにボランティアを行う場合、車両の確保・維持管理に経費がかかる。その分の実費や燃料費相当分の実費をもらう仕組みづくりが必要となり、ボランティアで移送を行う場合、他のボランティアに比べ、リスクが高くハードルが高い。ボランティアで行う移送サービスを安易に拡大できない状況にある。
- 福祉有償運送、過疎地有償運送と同様な形で、元気な高齢者等も対象にした移送支援の制度を創設できないか。

5 高齢者支援を担当する部署の現状と課題

- バスの本数が極端に少なくても停留所まで近いと、市が行う公共交通対策からは外れてしまう。地域の中で移動手段を検討したいという声が届いている。リスク管理など過度な負担がかからないよう支援が必要と考えるが、当課ではそのノウハウを持っていない、どこまで時間・予算をかけるべきかの判断が難しい。
- 介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）で訪問型サービスDを開始

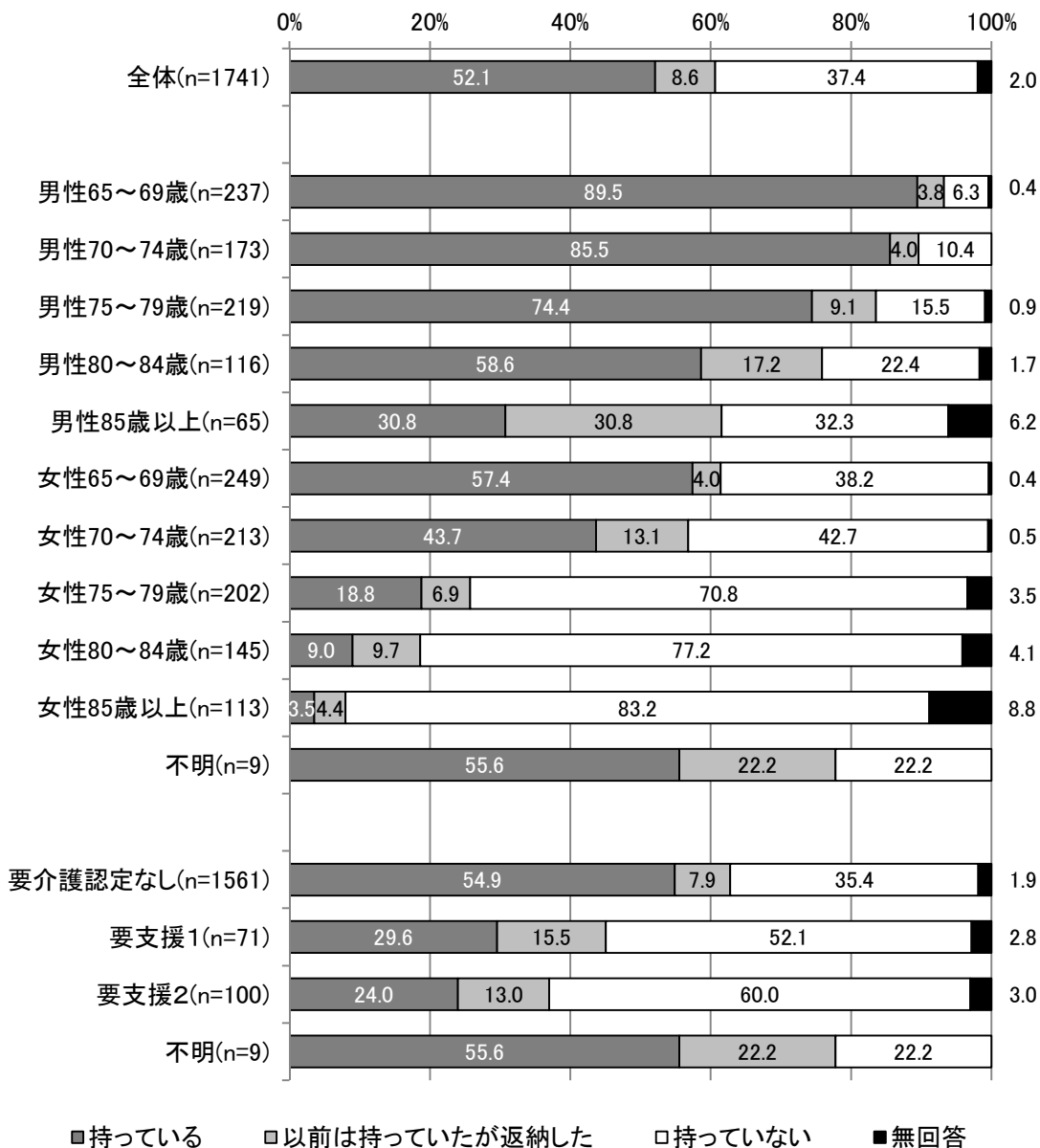
したが、道路運送法等の知識や情報が少ないため、補助単価の積算根拠の算出に当たっては厚生労働省の方に相談にのってもらった。

- 総合事業の訪問型サービスDの対象者は要支援1, 2と事業対象者であるが、日常生活での移送支援が必要な方はもっと幅広い。
- 社会福祉法人やNPO法人などの協力をいただき、無償での移送サービスを行ってもらっているが、事業運営に支障をきたさない範囲での協力になるため、広く拡大することは困難な状況である。
- 生活支援体制整備事業のなかで、移送支援や買い物支援は今後の重要課題となっており、課題対策の協議の中で、企業や施設等の送迎車を使用しない時間帯に無償（若干の謝礼）で提供してもらい活用することはできないかとの意見がでてきている。
- 事故時の保険の対象範囲や運転手の問題など、実現に当たりクリアすべき課題や注意点が整理されていると、新たな取り組みに着手しやすい。
- 総合事業の研修会で、訪問型サービスDの事例提供をさせてもらったが、高齢者の移送に対し課題認識を持っている自治体は多いと認識している。
- 高齢福祉部署で移送に関する取り組みを行う際の、基本的な知識や情報が少ない。岐阜市の事例なども知らなかった。高齢福祉部署で参考にできるガイドラインや先進事例があれば紹介してほしい。
- 高齢福祉部署でバス会社やタクシー会社と直接連携をとる機会は少ないが、認知症サポーターの養成等を通じて連携をとる機会を作ると、地域ニーズに対応したサービスを新たに検討してもらおう機会になると思った。

<参考>

平成 29 年 1 月に実施した日常生活圏域調査

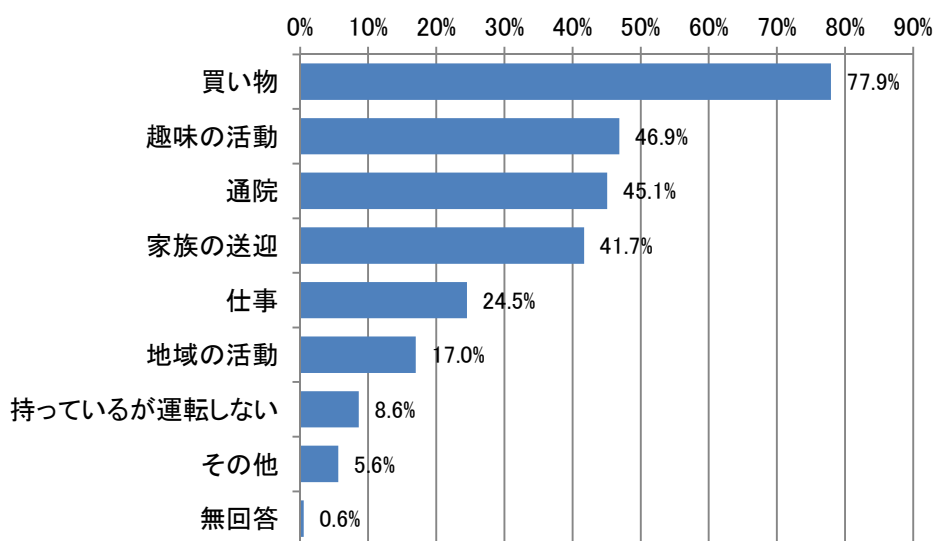
問4(20) 【性年齢別・要介護度別】自動車の運転免許証の有無



① どのような目的で自動車の運転をしますか（(20)で「1. 持っている」の方のみ、○はいくつでも）

- ・「買い物」が最も多く 77.9%で、8割近い人が挙げている。次いで「趣味の活動」が 46.9%、「通院」が 45.1%、「家族の送迎」が 41.7%で、これらは4割以上の人が挙げている。

問4(20)① 自動車を運転する目的 (n=907)



■ 性年齢別・要介護度別 自動車を運転する目的

- ・性年齢別で見ると、女性 85 歳以上では「持っているが運転しない」、それ以外では「買い物」が最も多く、男性 85 歳以上では「通院」も同率となっている。また、男性 80～84 歳では「通院」、男性 85 歳以上と女性 80～84 歳では「持っているが運転しない」、女性 85 歳以上では「その他」の数値が、それぞれ全体値を 10 ポイント以上上回っている。
- ・要介護度別で見ると、いずれも「買い物」が最も多く、要介護 2 では「通院」「買い物」も同率となっている。また、要介護 1 では「持っているが運転しない」「その他」、要介護 2 では「その他」の数値が全体値を 10 ポイント以上上回っている。

問4(20)①【性年齢別・要介護度別】自動車を運転する目的

		合計	問4(20)-① どのような目的で自動車の運転をしますか								
			通院	買い物	仕事	地域の活動	趣味の活動	家族の送迎	持っているが運転しない	その他	無回答
全体		907	45.1	77.9	24.5	17.0	46.9	41.7	8.6	5.6	0.6
性年齢別	男性65～69歳	212	35.4	78.3	32.5	16.0	49.1	45.8	7.5	3.8	0.5
	男性70～74歳	148	48.0	77.0	31.1	20.3	52.0	43.2	4.7	5.4	0.7
	男性75～79歳	163	46.6	78.5	17.8	17.2	47.9	42.9	4.9	6.7	0.6
	男性80～84歳	68	58.8	75.0	16.2	20.6	35.3	36.8	8.8	8.8	0.0
	男性85歳以上	20	55.0	55.0	15.0	10.0	10.0	25.0	20.0	10.0	0.0
	女性65～69歳	143	44.1	81.1	25.9	12.6	44.1	43.4	14.0	3.5	0.0
	女性70～74歳	93	47.3	82.8	23.7	17.2	52.7	39.8	9.7	4.3	0.0
	女性75～79歳	38	52.6	76.3	10.5	21.1	47.4	31.6	7.9	13.2	2.6
	女性80～84歳	13	46.2	69.2	7.7	15.4	53.8	15.4	23.1	7.7	0.0
	女性85歳以上	4	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	25.0	25.0
	不明	5	60.0	100.0	0.0	40.0	60.0	80.0	0.0	0.0	0.0
要介護状態区分	要介護認定なし	857	45.5	79.7	25.9	17.3	48.2	43.2	7.1	4.7	0.5
	要支援1	21	28.6	42.9	0.0	4.8	19.0	9.5	33.3	23.8	0.0
	要支援2	24	41.7	41.7	0.0	12.5	20.8	8.3	41.7	25.0	4.2
	不明	5	60.0	100.0	0.0	40.0	60.0	80.0	0.0	0.0	0.0