

## 高齢者の移動サービスについて

### 1. 対象の分類

#### (1) 高齢者とは

高齢者（こうれいしゃ）は、社会の中で他の成員に比して年齢が高い一群の成員のことである。年齢の定義はさまざまである。（ウィキペディアより）

- ① 55歳以上（高年齢者等の雇用の安定等に関する法律における「高年齢者」）
- ② 60歳以上（国連では60歳以上、定年退職者）人口割合 27.1%
- ③ 65歳以上（各種公的機関が行う人口調査は65歳以上、65～74歳までを前期高齢者、介護保険65歳以上が第1号被保険者）、人口割合 20.9%
- ④ 70歳以上（シルバーパス利用可）人口割合 15.1%（H26.9～H27.9 国立市内シルバーパス利用者 5,340人（内住民税課税対象者 502人）
- ⑤ 75歳以上（後期高齢者）人口割合 10.2%

平成26年年齢別人口（統計くにたち）国立市人口 74,385人（1月1日）

| 区分    | 55～59歳 | 60～64歳 | 65～69歳 | 70～74歳 | 75～79歳 | 80歳以上  |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 年齢別人口 | 4,386人 | 4,647人 | 4,336人 | 3,642人 | 3,114人 | 4,498人 |
| 人口割合  | 5.9%   | 6.2%   | 5.8%   | 4.9%   | 4.2%   | 6.0%   |

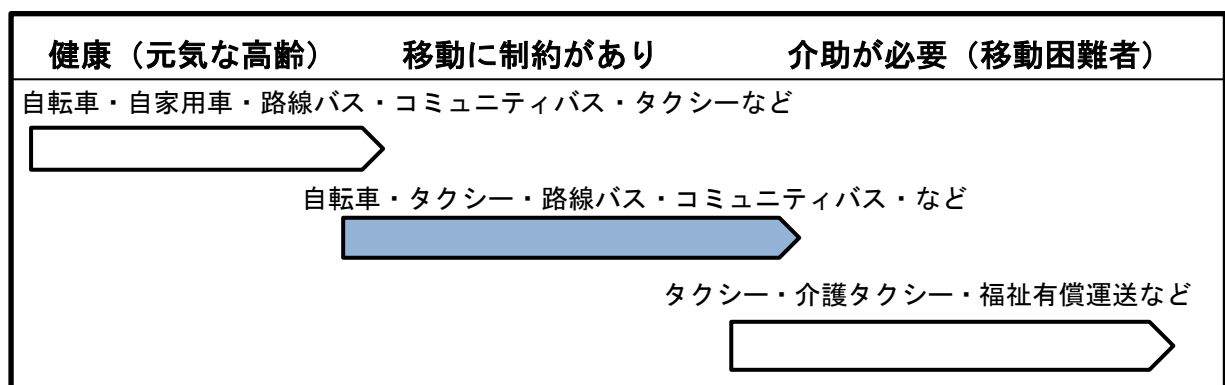
#### (2) 高齢者の態様と必要な移動サービス

加齢に伴って生じる不可逆的な身体機能の低下、それによる影響で生活習慣の変化や精神的影響による変化などにより移動が困難になっていく。しかしながら心身の老化は各個人や環境によって一様ではない。

また、車を持っていない場合や経済的理由により公共交通機関の使用が困難な人など加齢以外による要因で移動に制約がある場合が考えられる。個々の家庭環境によっても違いがある。

65歳以上の高齢者の約34%はシルバーパスを所持（70歳以上では約半数が所持）していることから、路線バスの利用が多いと考えられる。

### ○高齢者の態様の推移



以下は大きく態様別に分けて移動を考えた場合の必要な移動サービスを示したものである。

## 2. 元気な高齢者（一人で移動が不自由なくできる。）移動

### （1）利用している主な交通手段

路線バス、コミュニティバス、タクシー、鉄道、自家用車、自転車、徒歩

#### 【留意点】

- ・車がない又は免許を返納した。（自動車登録台数は減少傾向）
- ・経済的に公共交通機関が利用できない。
- ・自転車に乗れない。
- ・介護予防が必要（地域支援事業一般介護予防事業対象者）である。

### （2）必要な移動サービス

- ・公共交通機関へのアクセス強化
- ・安全で安心して徒歩、自転車が利用できる環境整備

### （3）取組事例・案

#### ①歩行・自転車走行環境の整備

- ・休憩施設（ベンチ）設置  
大学通り、さくら通りや北大通りなどの散歩コースやバス停にベンチを設置・拡充・・・地域交通計画（アクションプラン）
- ・自転車ネットワーク計画策定・計画推進  
自転車の走行空間の整備や交通ルールの遵守、交通マナーの向上など・・・  
国立市自転車対策審議会
- ・交通安全計画策定・計画推進  
高齢者の交通安全対策強化・交通バリアフリー化の促進・・・交通安全対策審議会

#### ②自転車の活用

- ・サイクル&バスライド  
自転車でバス停まで行き乗り継ぎができるようにバス停周辺に自転車駐車場を整備・・・自転車対策審議会
- ・コミュニティサイクル  
複数のサイクルポートを設置し、どのサイクルポートでも返却可能（レンタルサイクルのネット化）・・・JR 東日本（中央線武蔵境駅、東小金井駅、東京農工大学）
- ・電動付自転車の活用支援（案）  
シニア向け電動アシスト付き自転車利用支援検討・・・自転車対策審議会

### ③タクシーによる多面的サービスの提供

- ・乗合タクシー

「くにつこミニ」など 11 人乗り未満の車両による乗り合いタクシー

- ・親切タクシー・・・キャピタル交通（株）（日野市、八王子）

利用例：墓参りタクシー（墓の清掃、供花、線香の手伝い）、お使い同行タクシー（買い物に同行）、ペットタクシー（電車やバスでは迷惑がかかるペットの急患で、病院に行きたいと言うニーズに対応）

### ④健康づくり計画の推進（案）

- ・運動施設管理者・事業者等と協働による送迎などの移動確保検討

## 3. 移動に制約がある高齢者

付添・介助を必要としないで単独で移動ができるが、長距離の歩行など移動に制約がある高齢者や介護保険法第 19 条第 1 項、同条第 2 項に該当しない高齢者で移動に制約がある高齢者など

### （1）利用している主な交通手段

**タクシー、自家用車（本人又は家族）、自転車、路線バス（近くにバス停がある）、コミュニティバス（近くにバス停がある）、鉄道、徒歩（長距離は歩けない）**

#### 【留意点】

- ・身体的制約、精神的理由等により外出がしにくい、おっくうになる。
- ・いずれ支援・介護が必要となることから、**要介護状態にならないように介護予防が重要である。（地域支援事業総合予防事業対象者）**
- ・バス停が遠いと外出を躊躇する。
- ・**福祉有償運送などの対象にならない。**
- ・経済的に公共交通機関が利用できない。
- ・バリアフリー（ノンステップバス）、休憩場所の確保

### （2）必要な移動サービス

- ・公共交通機関へのアクセス強化
- ・負荷の軽い自転車（シニア用）支援
- ・デマンドタクシー（乗合い）
- ・選択肢が多い移動手段の確保（外出の機会を増やす）



## 新たな交通サービスが必要

- ・ 使い勝手の良いサービス
- ・ 個々の生活にあったサービス
- ・ 地域住民との連携によるサービス

※自家用自動車を利用したの移送サービスには、**道路運送法の規定により、有償・無償の判断が厳正**であり、現行法の中では、地域の要望を十分応える移送サービスは難しく、同法の改正が期待される。よって、ここでは、タクシーなどの利便性・活用や道路運送法の適用外での移送サービスを中心とした運行について検討を行う。

### (3) 取組事例

#### ①デマンド交通（乗り合い交通）

予約型の運行形態の輸送サービスであり、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより様々な運行形態がある。

運行方式からみた分類パターン

|                   | 運行方式の特徴（イメージ）<br>[ 自宅 〇 バス停等 ]                                                                                                               |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A 定路線型            | 路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。<br>                                                        |
| B 迂回ルート・エリアデマンド型  | 定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。<br>                                                      |
| C 自由経路ミートアップポイント型 | 運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。<br> |
| D 自由経路ドアツードア型     | 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。<br>                                        |

※「デマンド型交通の手引き」国土交通省資料より

○事例：桧原村「やまびこ」、武蔵村山市「むらタク」など

## ②福祉バス（乗り合い交通）

市が直接運行事業を実施し、利用料金は無料により、移送サービスを行っていることから、道路運送法の適用を受けない運送サービスである。

### ○事例：福生市「福祉バス」（もくせい号、つつじ号）

市が直接運営し、市内福祉施設等を運行するバスで、利用料金は無料になっている。利用者の対象は市内在住の60歳以上、心身障害者、妊婦、乳幼児・未就学児、特別支援学級在籍児童・生徒及びこれらの方の介助者・保護者が利用できるが、利用にあたっては事前登録が必要である。受付などの事務は社会福祉事務所に委託、運行は民間バス事業者へ委託を行っている。

2コースで291日運行（日曜祝祭日は運休）を行い、106,456人（27人）（平成26年度実績、（ ）は車いす利用者）

他に瑞穂町も同様な仕様で運行を行っている。（3台、6コース）

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ、利用者からは一切の負担を求めない場合は許可等は要しません。



国土交通省資料「イラスト版」抜粋

## ③地域バス（地域タクシー）

住民発意により地域の実情に合った移送について、地域住民と行政が協働により、バス（ワゴン）などの運送サービスを行うもので、道路運送法の適用外での運行を行っている。地域住民には自治会や任意の団体など様々であり、**市民参加型の地域生活交通**である。

### ○事例1：あきる野市

住民と行政が連携して検討を行い、運転手とワゴン車の管理などを地域住民が行い、燃料費や運賃、ワゴン車（7人乗り）のレンタル料を市で支援する。「あきる野市循環バス等検討委員会」にて検討を行った。

年間利用者1,066人（1便当たり0.8人）1日6便

### ○事例2：川崎市コミュニティバス（県営野川南台団地自治会運営）

自治会会員向けの無料運送サービスであり、自治会費によって運営を賄う運行サービスである。導入時の試験運行に関わる費用の一部を川崎市が補助した。また、本格運行時の初期費用である車両購入費等を市が負担した。自治会独自の協議会を設置し、市と協議を重ね運行に至った。

※市民参加のプロセスが重要であり、基本的に運転手などはボランティアであることから、継続できる組織環境整備が必要となる。

**ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。**

ガソリン代の算出にあたって  
登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代(乗車中のみとより、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。)であり、ガソリン代相当額ではありません。地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的に客観的に算出する必要があります。

国土交通省資料「イラスト版」抜粋

#### 4. 支援・介護が必要な高齢者（移動困難者）

国立市介護認定審査会が判定し、市で認定した介護が必要とする高齢者及び身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者手帳を交付された高齢者又はそれら以外で介助を必要としないで、タクシー等の公共交通機関での移動が困難な高齢者、65歳以上で要支援1・2、要介護1～5の人は、3,113人（平成26年度）で高齢者の20%が何らかの移動制約があり、介助を必要としている。

（1）市が認定する要介護状態区分（介護保険べんり帳P10）

介護保険法第19条第1項

| 要介護状態区分     | 心身の状態の例                                                                                    |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 要介護5<br>(ア) | 食事・排せつ全介助、立ち上がりや歩行等ができない。意思疎通困難・問題行動多数、生活全般について全面介助が必要                                     |
| 要介護4<br>(イ) | 食事、排せつ、着脱、清潔・整容の全般にわたり、一部もしくは全般的な介助が必要。問題行動や全般的な理解の低下がみられることがある。                           |
| 要介護3<br>(ウ) | 食事、排せつ、着脱、清潔・整容等に介助が必要。立ち上がりは自分ではできない。歩行は自分でできないことがある。                                     |
| 要介護2<br>(エ) | 食事、排せつ、着脱、清潔・整容等に、一部または全介助が必要。座位保持不安定、起き上がりも自力では困難、※ <u>手段的日常生活動作</u> を行う能力が低下して部分的に介助が必要。 |
| 要介護1<br>(オ) | 食事、排せつ、着脱、清潔・整容等に、部分的な介助が必要。※ <u>手段的日常生活動作</u> を行う能力がわずかに低下して部分的に介助が必要。                    |

※手段的日常生活動作：電話をかける、調理、金銭管理、買い物などができる。外出や交通機関が利用できる等家庭生活や社会生活上不可欠な動作をいう。

介護保険法第19条第2項

| 要介護状態区分     | 心身の状態の例                                                                                                             |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 要支援2<br>(カ) | 食事、排せつは自分でできるが、立ち上がりに支えが必要。要介護状態となることの予防に資するよう、* <u>手段的日常生活動作</u> において何らかの支援を要する状態。                                 |
| 要支援1<br>(キ) | 日常生活上の基本動作については、ほぼ自分でおこなうことが可能であるが、日常生活動作の介助や現状の状態の悪化の防止により要介護状態となることの予防に資するよう、* <u>手段的日常生活動作</u> において何らかの支援を要する状態。 |
| 非該当<br>(ク)  | 歩行や起き上がりなどの日常生活上の基本動作を自分で行うことが可能であり、かつ、薬の内服、電話の利用など* <u>手段的日常生活動作</u> を行う能力もある状態。                                   |

※(カ)(キ)(ク)の対象者は福祉有償運送運営協議会で運送の対象と認められないと福祉有償運送の対象者として登録ができない。(裁量権は市にない。)

(2) 利用している主な交通手段(付添・介助が必要)

**タクシー、自家用車(家族)、福祉有償運送、介護タクシー(福祉タクシー)**  
民間救急、コミュニティバス、路線バス

【留意点】(第1回部会資料No.6参照)

- ・経済的理由によりタクシーを何回も利用できない。
- ・移動支援サービスの対象にならないケースがある。
- ・家族の付添・介助などの負担が重い。
- ・長距離の移動に躊躇する。
- ・病気等があり外出が不安である。
- ・レジャーや墓参りなどの移動・移送は介護保険適用外である。
- ・福祉有償運送の情報提供が不十分である。

(3) 必要な移動サービス

- ・ドア・ツー・ドア
- ・低料金(低負担)
- ・分かりやすい、選びやすい情報提供
- ・気楽に利用しやすい利用方法(利用しやすい介助サービス)



### 地域福祉交通サービスの充実

- ・ 利用目的で選べるサービス
- ・ 福祉サービスと結びついた、多様な主体による移送サービス
- ・ 複合的な情報提供サービス

#### (4) 主な取組事例

##### ①市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）・・・レモンキャブ（武蔵野市）

- ・ 地域公共交通会議において協議・合意が必要
- ・ 原則として、ドア・ツー・ドアの個別輸送（**旅客は登録が必要**）である。
- ・ 市町村の区域を運送区域とする。
- ・ 旅客の発着のいずれかが運送区域にある必要がある。
- ・ 11人乗り未満の福祉自動車か普通自動車（貨物用自動車を除く）

##### ②福祉有償運送・・・NPO法人等

- ・ 運営協議会において協議・合意が必要
- ・ 原則として、ドア・ツー・ドアの個別輸送（**旅客は登録が必要**）であるが、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等は運営協議会で認められた場合は1回の運行で複数の旅客を運送することができる。
- ・ 運送区域は、市町村が主宰する運営協議会の協議が調った市町村単位とし、旅客の発着のいずれかが運送区域にある必要がある。
- ・ 11人乗り未満の福祉自動車か普通自動車（貨物用自動車を除く）

#### ※市で行っている支援

- ・ 国立市福祉有償運送事業補助金交付
- ・ 国立市福祉有償運送運転者講習会受講費用補助金交付
- ・ 国立市の登録団体2団体、登録台数3台、登録利用者数31人（平成27年12月現在）、年間運行件数1,711件（平成26年度実績）

④介護タクシー（３形態の概要）

|                  | 一般乗用旅客自動車運送事業<br>（福祉輸送限定）（４条限定）                                                                                                                                                                                                             | 特定旅客自動車運送業                                                                                                                                                                                          | 訪問介護委員等による自<br>家用自動車での有償運送                                                                         |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 旅<br>客<br>対<br>象 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障害者福祉法に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者</li> <li>・介護保険法に規定する要介護、要支援の認定を受けている者</li> <li>・上記以外で単独で移動が困難な者であり、単独でタクシー他公共交通機関の利用が困難な者</li> <li>・消防機関又は消防機関と連携するコールセンターを介して、患者等搬送事業者による搬送サービスの提供をうける患者</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・介護保険サービスの指定を受けている事業者（訪問介護事業者）が、要介護の高齢者を自宅等と介護報酬の支払いの対象となる医療施設等との間の送迎輸送</li> <li>・身体障害者福祉法、知的障害者福祉法、児童福祉法の支援事業の指定を受けている事業者が、支援制度の対象となる行為を利用する者の輸送</li> </ul> | 訪問介護員等が自己の車両で、訪問介護事業所等の介護認定を受けた利用者を有償で運送する場合                                                       |
| 運<br>行<br>形<br>態 | 介護施設や医院・病院への送迎や買い物、飲食店への送迎、宿泊旅行など、旅客の希望による運送形態が可能                                                                                                                                                                                           | 介護認定者の自宅や介護報酬の支払い対象となる医療施設等への送迎輸送に限定される。<br>買い物、飲食店への送迎は認められない。                                                                                                                                     | ケアプランに基づいて、有資格の訪問介護員等が訪問介護サービス等と連続して、又は一体として行う要介護者等の輸送                                             |
| 他                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・二種自動車免許</li> <li>・緑ナンバー</li> <li>・道路運送法の許可</li> </ul>                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・二種自動車免許</li> <li>・緑ナンバー</li> <li>・道路運送法の許可</li> </ul>                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・一種自動車免許</li> <li>・白ナンバー</li> <li>・道路運送法の許可（２年間）</li> </ul> |

○国立市実績（リフト付乗用自動車運行支援）（平成２６年度実績）

１，８７７人／年（１台）