



Title	高齢者通所介護施設による送迎サービスの実態と移動環境の問題
Author(s)	小野, めぐみ; 森, 傑
Citation	都市計画論文集, 43(3), 403-408
Issue Date	2008-10-15
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/34794
Rights	本著作物の著作権は(社)日本都市計画学会に帰属します。本著作物は著作者である日本都市計画学会の許可のもとに掲載するものです。ご利用に当たっては「著作権法」に従うことをお願いいたします。
Type	article (author version)
File Information	CPIJ2008_Ono&Mori.pdf



[Instructions for use](#)

高齢者通所介護施設による送迎サービスの実態と移動環境の課題

Actual Conditions of Transportation and Issues of the Behavioral Environment in Adult Day Service Programs

小野 めぐみ*, 森 傑**

Megumi ONO and Suguru MORI

This study aims to understand actual conditions of transportation in adult day service programs. Based on the questionnaire and the observation about conducting transportation service, we found some issues of the behavioral environment; a) Parking spaces for adult day service are indispensable near the residences. The approach with barrier makes not only danger, but discomfort for other users in long waiting time. b) It is important to visualize the entrance. Lack of maintenance puts users in danger, and it is difficult for care staffs to navigate them to their house inside. c) Support by the family is very effective. However, users who can't depend on the family need a kind of assisted service for getting on and off at their residences.

Keywords: : the elderly, care, day service, transportation, universal design

高齢者, 介護, デイサービス, 送迎, ユニバーサルデザイン

1. 背景と目的

2000年に介護保険法がスタートし、在宅介護の3本柱のひとつとして、高齢者通所介護施設（デイサービスセンター）の運営が民間へ開放され、高齢者通所介護施設の量的整備は進みつつある。在宅介護を続ける家族介護者の負担を減らすという意味で、専門の設備と職員のもとで入浴やレクリエーション等を利用できる通所介護サービスの意義は大きい。一方、当然ながら、通所介護サービスを受けるためには、利用者が自宅から施設へ出向く必要がある。それを踏まえ、2005年の法改正では、送迎加算が廃止、所定単位数に包括され、送迎自体は対価のない輸送サービスとして提供されることになった。この送迎サービスに着目すると、まず、介護を必要とする高齢者にとって、長時間乗車や悪路あるいは乗降といった状況において、送迎自体が与える身体的・心理的負担が大きいことが十分予想される。また、一般に小規模である高齢者通所介護施設にとっては、設備費や人件費、外部委託費等の点から送迎サービスが経営負担を大きく左右するものでもある。

高齢者通所介護施設の送迎に関わる既往研究としては、例えば、野坂・吉川による配置計画研究がある¹⁾。ニュータウンの高齢化が急激に進む地域を研究対象に、2020年の高齢者の推定人口から施設配置を導くことを目標とし、必要施設数を算定するために同居者の有無と介護度によるものから通所者数を推定、配置の最適化を検討している。また、奥山らも圏域設置計画をテーマとし、介護保険制度改革で、行政区を細分化した日常生活圏域が設置されたことを背景として、自治体ごとによる施設整備計画の差異と特徴を明らかにしている²⁾。これらの研究は、高齢者通所介護施設の必要数を求め配置計画の指針とした点、また、地域性を踏まえた計画の必要性を指摘している点で意義深

い。しかしながら、高齢者通所介護施設の実際の運用と利用において、送迎のあり方が利用者側・施設側双方の様々な問題に影響するにも関わらず、それに直接的に関係する移動環境の課題は、これまで必ずしも十分には把握されてきていない。

そのような中、身体弱者の日常生活における移動環境に関しては、障害者の団体旅行の企画と実施の実態に迫った、竹内・森による研究がある³⁾。約280人が参加する旅行において関係者が直面している様々な課題を、建物や設備といったハード的側面とボランティアや補助金制度といったソフト的側面の両視点から検討し、今後の具体的な改善指針を提示している点において示唆に富んでいる。

そこで本研究は、これら既往研究成果を踏まえ、高齢者通所介護施設の利用における自宅から施設までの送迎の実態を詳細に把握、送迎上の移動環境の課題を、送迎車両と施設、送迎車両と利用者自宅間の建築・道路などの物理的バリアといったハード面と、高齢者通所介護施設の介助職員の有無や利用者の要介護度といったソフト面の両方から分析し、今後の改善指針を得ることを目的とする。

なお、高齢者通所サービスには、老人保健法に基づき、居宅要介護者が介護老人保健施設・病院・診療所・その他の施設に通い、日常生活における自立を目指して理学療法・作業療法などの必要なりハビリテーションを行って心身の機能回復を図る「通所リハビリテーション（デイケア）」と、居宅要介護者が老人福祉法で定める高齢者通所介護施設に通い、入浴・排せつ・食事等の介護、その他の日常生活上の世話および機能訓練を行う「通所介護（デイサービス）」がある。本研究では、前者は病院などに併設されることが多く、後者と比べ施設規模や経営規模が大きいこと、また、後者は近年、医療的サービスを伴わない高齢者の日常的な

* 正会員 藤和不動産株式会社

(TOWA REAL ESTATE DEVELOPMENT CO., LTD.)

** 正会員 北海道大学大学院工学研究科

(Associate Professor, Graduate School of Engineering, Hokkaido Univ., Ph.D.in. Eng.)

生活援助を主たる目的とし、小規模施設として地域への普及が推進されていることから、高齢者通所介護施設を研究対象としている。

2. 研究方法

札幌市内の高齢者通所介護施設に対し、2007年10月にアンケート調査を実施、職員に送迎時間・送迎場所・乗降の問題点の選択・自由記述の回答を求め、送迎状況の実態把握を行った。札幌市内212施設に調査表を郵送し、91施設より回収した（回収率43%）。回答を得た施設の規模と、経営主体の概要を表1に示す。

また、送迎における具体的な問題点を分析するために、高齢者通所介護施設で使用する送迎車両に同乗する観察調査を2007年12月に行い、送迎状況を詳細に記録するとともに乗降時間の計測を行った。アンケート調査の回答施設のうち協力が得られた施設から、施設の定員規模と経営形態の偏りがないように、中央区S（株式会社）・厚別区S（医療法人）・手稲区R（社会福祉法人）・東区I（有限会社）の札幌市内4施設を選出し調査を実施、利用者計29人の乗降記録を得た。また、アンケート調査を補うかたちでのヒアリング調査も行った。

3. 送迎実態

札幌市内の高齢者通所介護施設へのアンケート調査の結果、送迎車両・送迎距離・送迎ルート・送迎時間の現状について把握することができた。

3-1. 送迎車両

送迎は、平均2.8台の車両を使い行われている。施設定員が多くなるにしたがって、大型車を利用し一台あたりの人数を増やすのではなく、台数を増やすことで対応して

表1 アンケート調査結果の概要

配布数	回収数	営利法人	経営形態	施設数		
212部	91部(43%)					
1日あたりの定員数	施設数	計	非営利法人	計		
1~10人	15				株式	24
11~20人	36				有限	17
21~30人	19				合資会社	3
31~40人	10				企業組合	1
41~50人	7				社福	28
51人~	4				医療	12
総計	91	NPO	1			
		財団	1			
		社団	3			
		生協	1			
		計	46			
		総計	91			

表2 施設定員規模と送迎車両台数

定員規模	車両台数				
	1台	2台	3台	4台	5台
0~10人	2	8	3	0	0
11~20人	6	12	12	6	0
21~30人	0	7	9	2	0
31~40人	1	1	2	2	2
41~50人	1	1	0	3	2
51人~	0	0	1	0	1
総計	10	29	27	13	5



図1 送迎車両

いる傾向がある（表2）。また、住宅前の路地まで入っていくことが困難な地域も多いため大型車の使用は少なく、定員10人程度のワゴン車の利用が一般的である⁽¹⁾（図1）。送迎を行うにあたり、安全面から考えて、専門の運転技術を持つ外部委託が望ましいとされているが⁽⁴⁾、費用面から難しいという声もあり、送迎を委託しているのは、91施設のうち1施設のみであった。

3-2. 送迎距離

利用者宅と施設間の最長距離の平均は9.1kmであった。札幌市内の高齢者通所介護施設の立地状況をプロットすると、市内全体に分布しているが（図2）、最長距離から判断すると必ずしも利用者が自宅から最も近い施設を選択して利用しているとは限らない。後述する送迎同行調査時のヒアリングでは、利用者の要介護度への適合や施設の雰囲気、本人にあった利用者層などの理由から、自宅から遠くても希望のサービスが得られる施設を選ぶ利用者も多いとの意見もあり、施設側もそれを受け入れている状況である。

3-3. 送迎ルート

送迎は、全体の75%の施設が、遠くから順に利用者を迎えに行き近くから送ることとしているが、道路混雑状況や利用者家族の希望時間、利用者の健康状態などによって、日毎に臨機応変に対応している⁽²⁾。なお、送迎場所は、一戸建ての場合に93%、集合住宅の場合に60%が自宅玄関であり、バス停など集合場所を別途定めて送迎を行うことはほとんどない。

3-4. 送迎時間

送迎に要する時間は施設ごとに差が見られるが、45分~1時間かけているという回答が大半であった（図3）。小規模な施設ほど送迎時間が短いといった傾向はない。送迎時間設定の理由として、アンケート調査の自由記述には、「利用者の負担にならない設定とする」（36回答）、「1時間以内を基準とする」（12回答）、「用意できる車両台数と乗車定員から設定とする」（8回答）、「サービス提供時間に間に合う設定とする⁽³⁾」（8回答）、「職員の勤務時間から設定とする」（5回答）、「冬期間を考慮し、短めの設定

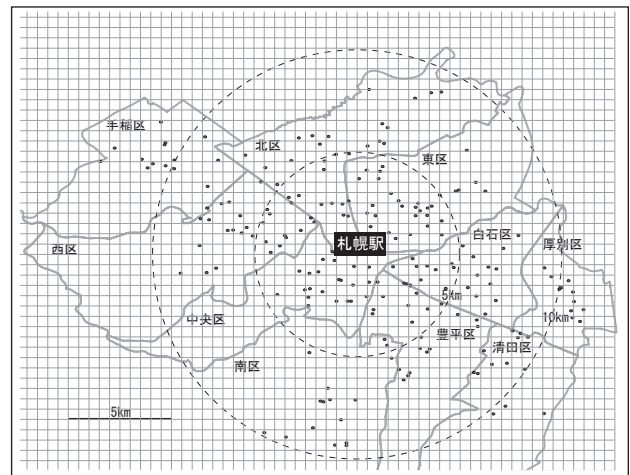


図2 札幌市における立地現況

とする」(2回答)、がみられた。

送迎の長時間化は、利用者の身体的負担や排泄に対する心理的負担へと繋がるため、なるべく短い時間で送迎することが理想とされている。図3に示すように、理想の送迎時間は、実際の時間より15分程度短く考えられている。43%の施設が現在の送迎に時間がかかりすぎていると考え、特に冬期間に長時間化することを問題ととらえている。冬期には、90%の施設が送迎時間が長くなると答えており、積雪による道の渋滞や利用者自宅前の除雪の問題などが送迎時間を延ばす原因となっている。時間短縮のために同じ地域に住む利用者が同乗する、あるいは、施設から近い利用者の送迎を比較的乗車人数の多い送迎車両で行い、遠い利用者が乗車する車両は人数を減らすなどの工夫がとられている。

4. 送迎状況の詳細

送迎における移動環境の課題を具体的に把握するために、高齢者通所介護施設の送迎車両へ利用者・職員に同行して乗車する観察調査を行った。ただし、同行観察の記録は、調査協力上の都合により、送りのみとなった。札幌市内の4施設で、利用者計29人分の送り状況について、職員へのヒアリングも参考に問題把握を行った。

4-1. 全体を通した送り時間

送りに要した時間は、利用者の人数や介助者の人数、また利用者の自宅までの距離や、道路の混雑状況、利用者の身体状況の違いになどによって、4施設でばらつきがあった(図4)。マイクロバスを利用し2人の介助職員が14人を一度に送った手稲区R施設では約1時間8分かかっており、小型車で1人の介助職員が3人のみを送った厚別区S施設では約36分となっている。利用者が降車してから介助者が車内に戻り再び車両が動き出すまでに要した時間を降車時間とすると、利用者一人あたりの降車時間は、手稲区R施設では約5分、厚別区S施設では約12分である。

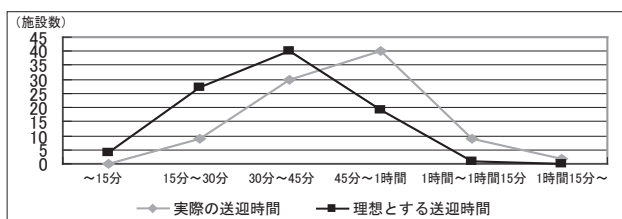


図3 実際の送迎時間と理想とする時間

このように、降車介助にかかる時間は、利用者の条件によって大きく左右されることから、送迎車両の規模と介助者数は、各施設が実態に合わせて調整している。

4-2. 施設における移動環境

4つの高齢者通所介護施設のいずれも、午後4時頃にサービス提供終了時間になると輸送を始めた。帰る仕度をして待機していた利用者が、職員の介助のもと数台の送迎車両に乗車するわけであるが、送迎車両に利用者全員が乗車するまでに約4分から7分を要した。施設の出入り口は、利用者が腰掛けて靴を履き替えやすいベンチ、屋内から連続して段差のない移動しやすい環境などが整っているため、特に問題なく短時間で乗車することができたと考えられる。また、職員の人手も多いことから、スムーズに乗車することができていたといえる。

4-3. 利用者宅における移動環境

(1) 車両停車場

降車のために送迎車両を停車させる際に、利用者宅敷地内に駐車場がなく、前面道路上の交通量が多い場所で、降車するのに安全な状態になるまで待たなくてはならない状況がみられた。アンケート調査の自由記述では、「路上駐車が邪魔になる」「アパートやマンションに車両駐車スペースがなく停車させるのが大変」という駐車場の確保に対する問題や、「道路の傾斜がきつい場所は乗降しにくい」「除雪ができていない場所で乗降リフトをまっすぐにおろせない」など、安全に乗降できる駐車場所がないことへの指摘があった。また、運転手を兼ねた職員が介助を行うことがある。送迎車両が駐車禁止除外・駐車許可を得ているわけではないため⁽⁴⁾、職員全員が車両から離れる場合には問題を生じる。

(2) 降車と利用者宅までの移動

送りの際は、必要であれば、利用者1人に介助職員が1~2人付き添いながら車両のドアから利用者宅の玄関ドアまで歩行介助を行っていた。送り時間全体の中で降車時間は21~32%程度を占めていた。また、利用者一人あたり平均1分52秒を要しており、利用者の送り条件によっては、24秒~5分33秒までの開きがあった。

29人中9人で家族の出迎えがあった。利用者宅で家族の出迎えがあったほとんどの事例で、短い時間で降車できていた。一方、次のような場合には長時間を要した。

(a) 集合住宅の高層階へ移動する場合

集合住宅では、外玄関までではなく自宅玄関まで送るこ

中央区S施設	厚別区S施設	手稲区R施設	東区I施設
調査日:2007年 12月 26日 天候:(晴れ)・雨・雪 路面積雪:(あり)・なし	調査日:2007年 12月 19日 天候:(晴れ)・雨・雪 路面積雪:(あり)・なし	調査日:2007年 12月 15日 天候:(晴れ)・雨・雪 路面積雪:(あり)・なし	調査日:2007年 12月 14日 天候:晴れ・雨・雪 路面積雪:あり・なし
 乗車人数:利用者8人(車椅子0人) 職員1人	 乗車人数:利用者3人(車椅子0人) 職員1人	 乗車人数:利用者14人(車椅子1人) 職員2人	 乗車人数:利用者4人(車椅子0人) 職員1人
送り時間計 降車時間計 走行時間計	送り時間計 降車時間計 走行時間計	送り時間計 降車時間計 走行時間計	送り時間計 降車時間計 走行時間計
45:59(平均5:45) 14:03(平均1:45) 31:56	36:14(平均 12:40) 7:41(平均 2:33) 28:33	01:08:50(平均4:55) 21:58(平均1:34) 46:12	44:42(平均11:10) 10:34(平均2:39) 34:08

図4 同行調査対象施設ごとの全体の送り時間と送り条件

ペットボトルを積載し、職員が路面に撒いてから利用者を降車させていた。積雪時は転倒の危険が高く、非常に時間をかけて慎重に歩行介助を行っていた。

5. まとめ

送迎時の移動環境の課題は、施設側ではなく利用者の住宅側に多く現れた結果となった。これらの問題は一部の利用者に限られることもあるが、たとえ少数の事例であっても、本研究で明らかとなったいくつかの課題は、高齢者通所介護サービスの質の向上を検討する上で本質的であると考える。以下、特に利用者の住宅側の移動環境に注目し、課題の整理と改善へ向けての提言を箇条書きにて示す。

イ) 乗降場所としての適切な駐車スペースが必要である。特に、一方通行の道路に面したり交通量が多い道路に面したりする住宅では、敷地内にスペースがなければ乗降が非常に危険であり、かつ多くの乗降時間を要する。それは、同乗する利用者の身体的・心理的負担にも繋がる。駐車スペースがとれない場合には、あらかじめ住宅と道路の関係を考慮した出入り口の計画が重要である。集合住宅においては、外玄関に近い位置から安全に乗降できる駐車スペースの設置が望ましい。また、駐車スペースの確保が難しい場合には、駐車禁止除外・駐車許可や近隣の駐車スペースを一時的に利用できるような特別許可が有効である。

ロ) 歩行が可能な場合は短時間で移動できる場所でも、歩行に介助が必要な場合には移動に長時間を要することがある。利用者の住宅の出入り口のバリアフリー改修は不可欠である。また、エレベーターの設置や低層階への移動などの方法で昇降バリアを除く必要がある。加えて、夜間の移動も考慮し、利用者がスムーズに玄関扉を開閉（開錠）できるよう玄関前の照明を整備する必要もある。戸建て住宅に住む一人暮らしの高齢者には、住宅の設備管理への補助支援が望まれる。

ハ) 札幌では半年近く積雪がある。玄関前の昇降時などに転倒の危険性もあり、乗降場所から玄関までの日常的な安全性の確保が重要である。特に公営住宅では、今日の高齢社会を踏まえると、居住者の自己管理ではなく、自治体が主体となったメンテナンスが必要である。移動環境の屋内化が望ましいが、風除室を設ける際には、介助を想定し、十分に余裕のあるスペースを確保しなければならない。また、傘をさしての介助は多くの危険を伴うため、キャノピーの設置など雪や雨の際の出入りのしやすさを考慮した玄関が有効である。

ニ) 以上の建築上の改善は、介護が必要になった後の改修では、身体的にも予算的にも難しい面がある。現在の介護保険では、住宅改修への補助はわずかなものであり、主として住宅内の手すりの設置や段差の改修などにとどまっている。十分な補助制度を確立するとともに、今後さらに充実が求められる高齢者通所介護サービスの利用を視野に入れた改修ガイドラインの策定が望まれる。

ホ) 家族の支援は、送迎のスムーズな遂行に大きな役割を

果たしている。その一方で、今後は単身高齢者が増えることも予想され、特に集合住宅ではその傾向が高くなると考えられる。施設側への人員配置だけでなく、既存の集合住宅を対象とした住宅側での送迎支援サービスの充実が望まれる。

ヘ) 積雪寒冷地域の冬季は、道路渋滞により走行時間が他の季節よりも大幅に長くなることに加え、利用者宅の移動でも慎重な介助を必要とし時間を要する。送迎の長時間化は利用者の身体的・心理的負担が大きいので、特に冬季において、送迎車両台数および介助職員の臨時的な補強を推奨・支援する施策が必要である。また、車道に関しては、冬季に除雪のためにふさがる一車線の残雪の迅速な除去や、他の公共交通機関と同様の朝夕における車道の優先レーンの設定なども期待される。

本研究では、札幌という積雪寒冷地域という特性を見据え、同行観察調査を12月に実施したが、3事例が晴天時であった。札幌では、降雪時に傘は必要ではないものの、吹雪の日にはやはり困難を生じることが予想される。今後は、そのような状況における移動環境の課題も詳細に把握すべく、調査研究を継続していきたい。

【補注】

- (1) アンケート調査の利用者宅における乗降場所についての質問（選択回答）において、「道が細すぎて利用者宅前まで送迎車両が入ってゆくことができない場所がある」に36施設、「冬季に雪かきがされておらず、利用者宅前まで送迎車両が入ってゆくことができない場所がある」に64施設の回答があった。
- (2) アンケート調査の送迎ルートを決める際の工夫に関する自由記述（67回答）において、「家族の希望に応じて」（18回答）、「利用者の体力・健康状態にあわせて」（43回答）、「道路状況・混雑状況に応じて」（5回答）があった。
- (3) 送迎時間はサービス提供時間に含まれない。
- (4) アンケート調査の自由記述において、「今年からデイサービス等の福祉車両に対して駐車許可証の発行がなくなったので、何かあったときに職員が全て車を離れることになった場合には違反をとられる」「福祉車両の駐車禁止道路での規制を緩和してもらいたい」「ヘルパーが自宅玄関まで介助しドライバーが利用車の手荷物を運ぶ場合など、駐車禁止区域で違反通告を受けるケースがある。明らかに長時間の違法駐車とは異なるわけだから、送迎車両の駐車許可を認めてほしい」という意見があった。

【参考文献】

- 1) 野坂正史・吉川徹（1999）、「通所型高齢者施設の配置計画に関する研究 多摩ニュータウンの将来推計人口に基づくケーススタディ」, 日本建築学会計画系論文集, 525号, pp. 201-208
- 2) 奥山純子・他5名（2006）, 「介護サービス基盤の圏域設置計画とその整備手法 地方自治体における高齢者福祉施設の配置計画 その2」, 日本建築学会技術報告集, 24号, pp. 381-386
- 3) 竹内奈津子・森傑（2007）, 「障害者のための旅行の企画と実施から見た都市環境デザインの課題 ひまわり号を走らせる札幌実行委員会のボランティア活動に注目して」, 日本都市計画学会都市計画論文集, 第42-2号, pp. 20-29
- 4) 国土交通省自動車交通局旅客課・厚生労働省老健局振興課・厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部障害福祉課（2006）, 「介護輸送に係る法的取扱いについて」（<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyoo/jikayouyushoryokaku/legalmanagementofwelfaretransport.pdf>）