

デイサービスにおける送迎サービスの問題について

辰 巳 佳 次*

About the problem of the pick-up service in adult daycare

Yoshitsugu Tatsumi

For the adult daycare entrepreneur in Fukui-shi, the questionnaire about pick-up service was carried out and it investigated about the pick-up method, the problem at the time of a welcome and send-off, etc. The door-to-door system was used for the pick-up system, and pick-up time is about 40 minutes, and it turned out that the welcome and send-off before and after about five persons is performed per time. It is that, as for the main problems at this investigation to the time of a welcome and send-off, the barrier-free of a residence or city environment is not progressing.

1. はじめに

総務省統計局によると、平成15年9月15日現在における我が国の65歳以上人口(推計)は、2431万人で、総人口の19.0%すなわち、約5人に1人が65歳以上の高齢者であることが発表¹⁾された。また、65歳以上人口の割合が7%から14%に達した所要年数をみると、ドイツが40年、イギリスが47年、イタリアが61年、フランスが115年に対し、我が国では24年(1970年から1994年)となっており、国際的にみて急速に高齢化が進んでいる。我が国ではこの急速な高齢化に対応すべく、新ゴールドプランの策定や社会福祉関係法令の改正、介護保険などの数々の施策を行っている。特に、高齢者福祉に対しては、これまで施設介護を中心に考えられていたものが在宅介護に切り替えられ、高齢者等の在宅生活を支援するサービスとして老人デイサービス事業が注目をあびている。

老人デイサービス事業^{2,3,4)}とは、老人福祉法第5条の2第3項で定義され、要介護者または要支援者を特別養護老人ホームその他厚生労働省令で定める施設に通わせ、入浴・食事の提供・機能訓練・介護方法の指導その他厚生労働省令で定められる便宜を供与する事業である。この事業は、高齢者に対する入浴・食事等の各種サービスの提供のみならず、高齢者の交流の場の提供・心身の健康の維持・介護負担の軽減などの役割を担い、地域福祉を推進する上で基礎的かつ不可欠のものとなっている。しかしながら、最近介護保険に関する議論が活発に行われる中で、老人デイサービス事業のサービス向上を図ることが課題となってきている。そのため、老人デイサービスを実施する各施設においても、個々の利用者の状態に応じた個別的な援助方法が模索されている³⁾。このような老人デイサービスは、本来送迎サービスがなければ通所できない高齢者にサービスを提供するものであり、送迎のあり方によって利用者の範囲や全体のサービスの質が決定されることがある。この送迎サービスを有効に行うためには、サービスを受ける高齢者の状態や居住する住宅の問題・送迎ルート並びにそのルート上の道路事情などの様々な情報の把握・選択が必要である。

* 環境・生命未来工学科

そこで本稿では、福井市内デイサービス事業者を対象に送迎サービスに関するアンケート調査を実施し、送迎方法や送迎時の問題点などについて調査した結果について報告する。

2. アンケート調査

今回作成したアンケートは、施設職員数・定員などの施設の概要に関する質問7項目、送迎方法・送迎車両に関する事項・送迎時の問題など送迎に関する質問23項目、計30項目のアンケートを作成し、2002年10月1日現在の状況について調査を行った。アンケート対象は、「平成12年度介護保険サービス事業者等カタログ(福井市作成)」から、通所介護18施設、通所リハビリテーション19施設の計37施設を抽出し、郵送によりアンケートを実施した。

送付した通所介護18施設中7施設、通所リハビリテーション19施設中4施設の計11施設から回答が得られた。回収率は、通所介護38.9%、通所リハビリテーション21.1%、計29.7%であった。

3. 調査結果

今回のアンケートでは、29.7%の回収率となったため、福井市内における通所介護サービス・リハビリテーション施設での送迎サービスの詳細について把握することはできなかった。回収したアンケートを集計した結果から明らかとなった事項を以下にまとめる。

<施設の概要>

施設の概要については、職員数・定員・曜日別利用者数・利用回数・介護度などの7項目について調査した。

今回調査した施設のほとんどにおいて介護職員数は、厚生労働省令で定められた人数よりも2~3名多く、1日の定員は一部の施設を除き20~30名程度であった。平日の利用者は、利用定員数までだいたい受け入れられている。デイサービス利用者の利用回数は、週1回29.1%、週2回36.0%、週3回16.7%、週4回以上18.2%となった。デイサービス利用者の介護保険で決められている介護度については、各施設共に要介護度1の方が最も多く、次いで要介護度2となり要介護度3または要支援となっている。歩行・移動に関する日常生活動作レベルでは、各施設により相違はあるが平均で自立して歩行が可能な利用者は33.3%、介助者がいれば歩行可能な利用者が16.8%、杖や歩行器などの福祉用具を利用すれば歩行可能な利用者が26.5%、車イス利用者が23.1%、ストレッチャー使用者が0.3%となった。

<送迎に関する事項>

送迎に関する事項として、通所方法、送迎方式、送迎ルートの決定方法、送迎使用車両、送迎時の問題点などの23項目について、選択または記述式で調査を行った。

通所方法として、家族の自家用車で送迎(11施設中7施設、内5施設は約1.5%、残り2施設においては7.7%と11.5%)、隣接のケアハウスからまたは徒歩で通所(11施設中2施設各1名)などのいくつかの事例を除き、ほとんどの通所者は施設の送迎サービスを利用していることがわかった。また、各施設の送迎所要時間は約40分程度であり、利用者や利用者の家族のニーズに合わせて効率よく送迎できるよう送迎ルートが検討されている。送迎方式は、ドア・ツー・ドア方式を採用しており、送迎車両はリフト付ワゴン車を中心である。送迎車両には、1回当たり約5名前後乗車しており、利用者を複数回(平均2回)送迎していることが分かった。送迎者には、通常運転手以外の職員が1名同乗しており、送迎車両のリフト等の装備品の使用方法については、メーカー担当者または職員同士で教え合い使用していることが分かった。

送迎時の問題点として、乗降時、移動中について質問を行った。乗降時については、利用者の住宅や道路・歩道等のバリアフリー化、降雨・降雪時、除雪、送迎車両の駐車場所など多くの問題を抱えていることが分かった。移動中については、道の段差や凸凹等により送迎車両が揺れることや、送迎中の利用者のトイレ・身体状況の急変などが特に問題とされていることが分かった。また、緊急時（利用者の身体状況急変・交通事故等）に対する対処法については、ほとんどの施設においてマニュアル化されており、PHS や携帯電話などで家族または医師などと連絡を取り合い、必要に応じて 119 番への通報や病院への搬送を行うようにしている。その他の送迎中の問題として、無断駐車や一般車の交通マナー（無理な追い越し等）、冬場の送迎（特に降雪時の交通渋滞や車イスや利用者が歩く道の確保等により送迎時間がかかってしまう。）などの問題点も指摘されている。

4. まとめ

本調査は、老人福祉法で規定されている老人デイサービス事業、特に通所サービスにおける送迎時の問題点について明らかにするため、福井市内のデイサービスを実施している事業体にアンケートを行ったものである。回収率が 29.7%であったため、福井市内におけるデイサービスの送迎時の問題点について把握することができなかったが、集計したアンケートから特に送迎に関して以下のことが考察される。

まず、デイサービスの利用者のほとんどが送迎サービスを利用している点であるが、①基本としてデイサービス自身が本来送迎サービスがなければ通所できない高齢者にサービスを行うものであること、②どの施設においても送迎方式としてドア・ツー・ドア方式を採用していることがその理由であると考えられる。すなわち、ドア・ツー・ドア方式は自宅から直接施設にいけるという利便性があり、介護者の家族や知人等が送迎する、または本来の趣旨ではないが介護者自身が公共交通機関または自力で施設へ通所することを考えた場合、家族や知人の負担や公共交通機関へのアクセスなどの問題が挙げられるためである。

次に、送迎車両としてリフト付ワゴン車が利用され、1 回の送迎が約 5 名前後であるのは、①送迎方式としてドア・ツー・ドア方式をとっているため、介護者の自宅前まで送迎車両が進入する必要があるため、大型車両では道路事情・街区の状況によっては進入することができない。②1 回の送迎所要時間は 60 分以内であることが望ましく⁴⁾、送迎ルートや送迎対象者の送迎ルート上の分布、乗降時に必要な時間等を考えると送迎可能な人数は約 5 名前後であり、大型車両よりも機動性に優れたリフト付ワゴン車で十分対応できることが考えられる。

乗降時並びに乗車中における問題では、①ほとんどの送迎対象者の住環境がバリアフリー化されていない。②周辺の歩道や道路に段差がある部分が多く、また凸凹であるために車両が揺れる。③降雪時の道路・歩道の除雪が十分なされていないため、乗降時に危険が伴うことや交通渋滞に巻き込まれる、車両の揺れが大きい。④利用者が送迎中に排泄をもよおした場合、障害者トイレが市内に設置されていないため、障害者トイレを設置している公共施設を探さなければならない。など住環境や都市環境の整備・バリアフリー化に関することが多く挙げられている。さらに、無断駐車や送迎車両に対する無理な追い越しなど交通マナーに関する問題についても注目に値する。これらの問題は直接送迎サービスに関わる内容ではないかもしれないが、高齢社会を迎えた現在特に重要な問題であると思われる。そのため、行政サイドのみならずその地域で生活を行っている市民も協力し官民一体となって、早急かつ地道な対策が必要であるものでも考えられる。

最後に、介護保険が広く認知され、社会資源の一つとしてデイサービスが活用されるようになった今、デイサービスを行っている事業体自身がサービスの向上を含め、個々の利用者の状態に応じた個別的な援助方法が模索され努力がなされている。また、介護保険などを含めた社会福祉制度の見直しが行われ、改善が行われている。しかしながら、それを取り巻く環境（住環境・都市環境・市民の意識等）が未だ対応していない部分が多く存在しているものと思われる。そのため、送迎サービスを円滑に行うことのみならず高齢社会に対応した社会を築く上でも、今後これまで以上の個人資本・社会資本を含めた整備を行っていくことが必要である。

謝 辞：本調査を行うにあたり、アンケートにご協力いただいた各施設並びに担当者に対し、感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 総務省統計局, 総務省統計局ホームページ 人口推計 統計トピックス No. 5 (H15. 9. 14), <http://www.stat.go.jp/>
- 2) 大阪ボランティア協会, 2002 福祉小六法, 2002, 中央法規出版
- 3) 高橋史子 他, 介護福祉ハンドブック デイサービスセンターの今日と明日 新訂版, 2001, 一橋出版
- 4) 社会福祉法人全国社会福祉協議会デイサービスセンターにおける個別援助計画に関する調査研究委員会, デイサービスセンターにおける個別援助計画の手引き, 1998, 社会福祉法人全国社会福祉協議会

(平成15年12月5日受理)