

2024年2月16日

令和5年度 第2回高次脳機能障害支援  
コーディネーター全国会議・シンポジウム

# 地域における多様な移動の手段と 移動の支援

(一社)日本作業療法士協会運転と地域移動委員会 委員長

藤田佳男

千葉県立保健医療大学作業療法学専攻 教授

慶應義塾大学精神・神経科学教室 訪問講師

作業療法士/介護支援専門員/教習指導員

# はじめに

- 人が行きたいところに,行きたいタイミングで行けることは重要である
- さらにその手段について選択の自由があることは,ゆとりある暮らしの条件である
- しかし,現実的には物理的,経済的,制度的なさまざまな障壁がある
- 加齢や障害により,その障壁は多くなる

# 地域での移動に関する概念 「交通権」とは

- フランスで1982年に施行された「国内交通方向付け法」に「交通に関する権利」が明記され,すべての利用者の移動する権利や交通手段選択の自由について定義されている(安部;2012)
- 交通権とは,憲法での移動の自由(第22条第1項),幸福追求権(第13条),生存権(第25条1項)を含んだ権利と考えられる(日比野;1985,上野;1986)
- アメリカではADA(障害を持つアメリカ人法)により公共事業体にパラトランジットの義務付けがある

# 「交通権」についての日本での動きと現状

- 日本では1990年代に地方交通の運賃値上げや第3セクター化に対し、地方の地域住民が交通権を主張して訴えたが、いずれも認められなかった
- 2002,2006年に交通基本法として「移動に関する権利」を含んで国会に提案されたが廃案となり、その後立ち消えた
- 国民に権利として認められているが(自由権),保証する(積極的請求権)には多大な行政コストがかかるため,制度化は容易でない

# 社会全体としての制度

## 交通バリアフリー法による環境整備

高齢者,身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(2000)

- 鉄道駅等の旅客施設及び車両について,公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する
- 鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において,市町村が作成する基本構想に基づき,旅客施設,周辺の道路,駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する

本法とハートビル法(高齢者,身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築に関する法律:1994)で車いす利用者や視覚障害者に対する物理的な整備は進んだ。

# 自動運転により移動困難者の生活は良くなるか？

- 政府が進めている官民ITS構想・ロードマップは市場化（競争が可能なほど商品やサービスが揃うこと）まで進んでいないとみられる
- 主要道路のみ走行するタクシーや決まったルートを輸送するトラックは早期に実現する見込み
- 事故時の責任の所在や倫理的な問題の議論は尽くされていない
- 移動困難者のニーズは自宅前まで（いわゆるラストワンマイル）であるが、コストが非常に高くなるため実現はかなり先とみられる

# 移動手段の考え方

- 公共交通 (Public Transportation) と私的な交通用具 (Personal Mobility) いずれも考慮する必要がある

# われわれは対象者の移動についても 自立と自律を考える必要がある

## 自立(Independence)

- 他の援助や支配を受けず、自分の力で判断したり身を立てたりすること,ひとりだち
- 身辺自立(基本的ADLの自立),社会的自立(独居可能な広域ADLの自立),経済的自立など様々な範囲や領域があり,必要な能力はそれぞれ異なる

## 自律(Autonomy)

- 自分の行為を主体的に規制すること.外部からの支配や制御から脱して,自身の立てた規範に従って行動すること
- 行為主体性(自らの意思や欲求で),選好形成(対立する欲求に優先順を付け),合理性(自分の中での一貫性などや周囲や社会の価値判断と調和させ),表出(意思を示す)等の能力が必要である



# 移動の自立は利益とリスクの両面がある

- 移動の自立は様々な利益を生み出すが,相応のリスクを引き受ける必要がある
- 移動の自立をすべての対象者に保障することには無理があり,自立が困難でも自律を支援することが重要かと思われる
- 自身でハンドルを握りたい,という欲求より,自身の能力を自覚し,周囲の意見を参考に免許を返納する,という自己決定を行うことも自律のひとつである

# 運転再開を希望する者が多く持つ思考

- 今まで事故なく運転出来ていたことを過大評価し、現状のリスクを過少評価する
- 自身の障害を、運転という作業と照らし合わせる事が困難であり短絡的に問題ないと訴える
- 運転操作ができる事だけに焦点を当てる
- 運転という作業が役割、仕事、生きがいになっており容易に諦められない
- 医療従事者に運転について指導されることへの情緒的反応が少なくない

これらのことを踏まえた指導を行わないと支援者が疲弊する

# 移動自立のレベルと目標達成に必要な機能

移動困難者への福祉的移動手段や介助による移動

| 目標                    | 移動のために用いる手段       | 必要な高次脳機能                      |
|-----------------------|-------------------|-------------------------------|
| A:短距離の歩行,車いす移動が可能なレベル | 公共交通は用いない         | 基礎的な注意・記憶機能                   |
| B:地域生活に見守りが必要なレベル     | 定型ルートのみ公共交通の使用が可能 | やや高い注意,記憶機能に加えて地誌的理解          |
| C:地域生活を一人で行えるレベル      | 公共交通または交通用具の使用が可能 | 上記に加えて一定の遂行機能(計画,行動,必要に応じて修正) |

公共交通は,電車・バスに加え,タクシーや福祉有償運送等を含む

交通用具とは,自家用車,自動二輪車,原付,自転車などを指す

# 移動実態に関する評価方法の一例

## Life-space Assessment (以下 LSA)

- 主に高齢者の生活空間を評価する指標としてBakerらによって開発された
- 生活範囲・頻度・補助具の有無・自立度などの設問で構成され,過去1か月間の状況を回答
- 生活範囲は自宅内(居室以外),(自宅敷地の屋外),近隣,町内,町外についてそれぞれ回答する(120点満点)

# 移動困難者に関する制度

## (主に障害者総合支援法)

- 居宅介護(通院等介助等)
- 重度訪問介護(移動中の介護等)
- 同行援護(視覚障害者等)
- 行動援護(知的・精神障害者等)
- 移動支援事業(地域生活支援事業)
- 社会参加促進事業(免許取得・自動車改造助成事業)

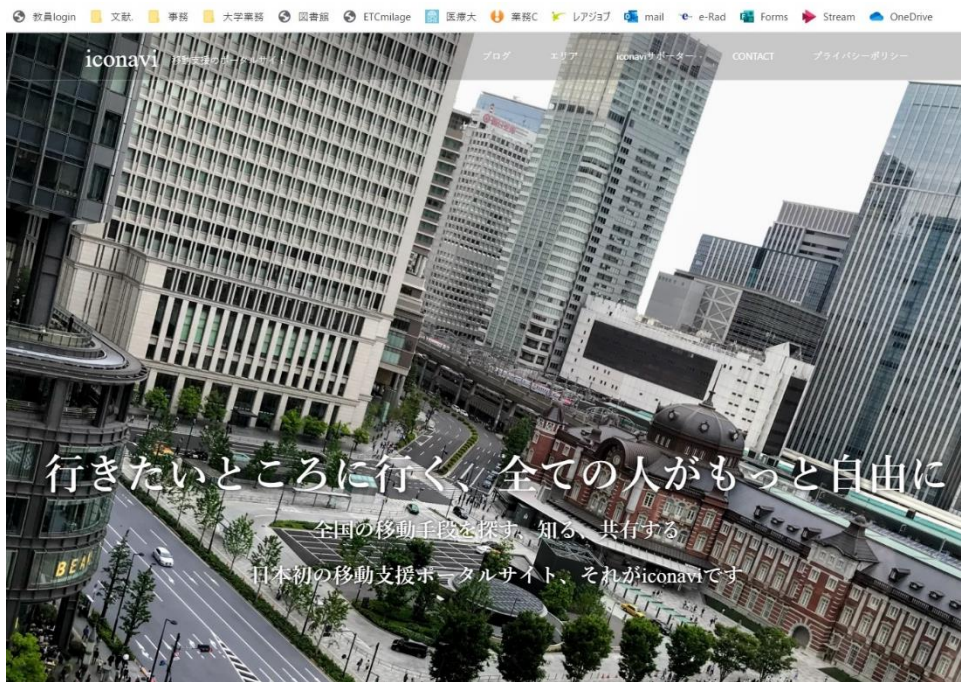
これらの事業は必要部分(通院等)に限られ,通勤に使えない等  
「行きたいとき,行きたいところに」,使えないものが少なくない.  
移動困難者が社会参加を果たし充実した人生を送るのは容易でない

# 移動困難者が利用できるサービス

- 自治体独自の移動支援事業（東京都では7つの区,市で高次脳機能障害者も対象と明記）
- 福祉有償輸送
- デイサービスなどの車両を空き時間に他団体が借り受け,移動制約者を支援する事業等

いずれにせよ地域により差異があるとみられる

# 参考情報：作業療法士が移動支援サイトを運営している例 (iconavi)



## 九州・沖縄

並び替え条件

新しい順

古い順

閲覧数順

カテゴリー

地域の移動支援  
様々な移動資源  
iconavi調べてみた  
iconavi調べてみた  
運転免許返納特員

4件中 1~4件を表示



地域の移動支援 鹿児島県

### 鹿児島県 移動支援情報

ここでは、鹿児島県の移動支援情報をお伝えします。鹿児島市鶴山地区鶴山地区等乗合タクシー青葉地域青葉地域乗合タクシー一般。



地域の移動支援 福岡県

### 福岡県 移動支援情報

ここでは、福岡県の移動支援情報をお伝えします。福岡市アイランドシティ/巻崎南エリアオンデマンドバス『のるーと』 英あなた。



地域の移動支援 福岡県

### 福岡県 柳川市 移動支援情報

今回は福岡県柳川市のコミュニティバスについてご紹介していきたいと思えます。柳川市は福岡県の南部にあります。水郷の町と。



地域の移動支援 熊本県

### 熊本県 菊池市 移動支援情報

今回は熊本県菊池市のコミュニティバスについてご紹介していきたいと思えます。まぐちべんりカー (赤青地道路バス) とは菊池。

4件中 1~4件を表示

地域にある様々な移動手段・資源を紹介するポータルサイト、体験記や、グッズ紹介等さまざまな記事がある  
<https://iconavi.sakura.ne.jp/main/>

# A:短距離の歩行,車いす移動が 可能なレベルへの支援

2010年の厚労省医政局  
長名で,家事,外出等の  
IADL訓練,職業関連活動  
の訓練,等様々な社会適  
応訓練に作業療法士を積  
極的に活用するよう通知  
された

2016年診療報酬改定で  
疾患別リハ料に院外リハ  
の一例として,自動車の運  
転等の訓練が記載された  
(入院のみ,1時間/日等の  
制限あり)

即ち,近年入院リハを受療し,屋外移動が可能な程度の高次脳  
機能があれば,外出訓練を経験した対象者が多いと思われる



## B:地域生活に見守りが必要な レベルへの支援

- 実際の移動手段や場面で訓練・練習の必要があり,入院中は困難である
- 地域での支援機関や訪問リハビリテーション等がこの役割を担っている

# C:地域生活を一人で行える レベルへの支援

- 公共交通を用いる訓練は,入院でのリハビリテーションで行う施設もあるが,周辺環境や施設の方針に影響を受ける
- 自動車運転を中心とした,いわゆる「運転再開支援」はここ10年程度で急速に普及した
- 作業療法士の中でも専門性の高い支援である
- 日本作業療法士協会の調査では,700施設,5千人以上の作業療法士が何らかの形で運転再開に関わっていると推計されている

# 病気を持つ運転者と高齢者に関する道路交通法改正

1960年

- 道路交通法施行：**絶対的欠格事由**が示された

1998年

- 75歳以上に高齢者講習の義務付け（現在は70歳以上）

2002年

- 欠格事由を変更：**“運転への支障”の有無を個別判断**

2009年

- 75歳以上に認知機能検査開始（低成績＋違反で取消）

2016年

- 更新時に**一定の病気の申告を義務化**（診断書提出等）

2017年

- 認知機能検査の低成績者全員に診断書提出義務

2022年

- 一定の違反等で運転技能検査,サポカー限定免許の導入

様々な対策に対応するため医療従事者の業務は増加した

# 自動車運転再開における 医学的支援

- 道交法第66条「何人も、前条第一項に規定する場合のほか、過労、病気、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転してはならない」
- 病気については「運転に支障のある一定の病気」として疾患名がある程度示されている
- 処方薬については明示されていないものの、2013年に医師、薬剤師に向け、添付文書の運転禁止の説明を徹底させる指示（厚労省課長通知）があり、抗てんかん薬等は注意する必要がある

# 自動車運転再開における 医学的支援

- 単に運転という作業が出来ることと、自家用車を管理し安全に利用できることには大きな違いがあるが、多くの対象者はその重要性に気付かない
- 自家用車の安全利用には、法令遵守のみならず事故を避ける防衛運転、道交法72条：交通事故の場合の措置（事故の続発防止、負傷者の救護、警察官への報告）、定期整備や車検等の実施、任意保険の加入等による損害賠償責任の準備等が必要である
- 一定の病気に加え、安全利用に疑念がある場合、警察での安全運転相談を受けるよう指導する

# 運転に支障のある「一定の病気」とは

- 幻覚の症状を伴う精神病
- 発作により意識障害若しくは運動障害をもたらす病気
- その他自動車等の安全な運転に支障を及ぼす病気
- 目が見えないこと、体幹の機能に障害があって腰をかけていることができない身体の障害
- 四肢の全部を失ったもの又は四肢の用を全廃した身体の障害、その他自動車等の安全な運転に必要な認知又は操作の能力を欠くこととなる身体の障害

# 自動車運転再開における作業療法士等の支援内容

## 医療分野

- 医師の指示の下,運転適性評価および訓練・指導に関わる
- 神経心理学的検査を中心とした,運転に関する検査や評価を実施し,必要な情報提供を行う

## 介護・福祉分野

- 対象者や家族・支援者からの相談を受け,自動車の運転だけでなく地域での移動について,聴取,観察,評価に基づいた助言や情報提供を行う

医師を中心とした医療技術職だけでなく,教習指導員や地域で対象者を支援する多職種の協力,連携なくして良い支援は困難<sup>23</sup>

# 具体的実施内容

## I 情報収集

- 疾患や障害の状況
- 病前の運転状況(頻度, 距離, 難易度), 免許や, 事故・違反の状況
- 運転目的や意味, 重要性
- 家族, 関係者からの情報

## II 施設内で行える 検査・評価

- 認知機能評価
- 運動機能評価
- 神経心理学的検査
- 生活面での観察評価
- 交通法規の知識評価

これら I, II は一般的な医療機関でも実施は可能であるが, 施設方針により「運転は扱わない」という場合もある



# Ⅲ 運転に関する評価      Ⅳ 指導・訓練

(Ⅲ,Ⅳは限られた施設で実施されている)

- 操作能力評価,乗降評価
- ドライビングシミュレーターによる評価と指導
- 指定自動車教習所の協力による実車評価と指導
- 認知機能訓練
- 運動機能訓練
- 患者教育(関連法規,保険などの情報提供)
- 評価に基づく指導・助言
- 免許返納の際には代替交通手段の指導・助言
- 運転に代わる作業活動の提案

# 参考資料

「押さえておきたい！ 運転再開支援の基礎」が  
(一社)日本作業療法士協会HPから入手可能

押さえておきたい！  
運転再開支援の基礎

これから運転再開支援に取り組む  
作業療法士のためのミニレクチャー  
“高次脳機能障害者を中心に”

一般社団法人日本作業療法士協会 運転と作業療法委員会

～これから運転再開支援に取り組む作業療法士のためのミニレクチャー～  
“高次脳機能障害者を中心に”



代替交通手段の検討や、  
心理面への支援に言及  
している資料は少ない

\*関連資料 P22

大阪府士会, 広島県士会, 宮城リハ支援センターの  
パンフを参考資料として紹介しています. ありがとう  
ございます

# 参考資料

## 内閣府調査研究(令和3年度)の成果

高齢運転者のための

### 運転行動チェックリスト

本人用



ご自身の運転状況(ここ半年間程度)についてお答えください。  
該当する設問に○を入れてください。

|   |  |                       |
|---|--|-----------------------|
| 1 | 右左折時に周囲にいた歩行者や自転車に気づかず、ヒヤリとしたことがあった      | <input type="radio"/> |
| 2 | 以前と比べて急発進や急ブレーキ、急ハンドルなどが増えた              | <input type="radio"/> |
| 3 | 車間距離が思ったように維持できない(前の車から離れすぎたり、近づきすぎたりする) | <input type="radio"/> |
| 4 | 発進や車線変更、曲がる際に安全確認不足でヒヤリとすることが増えた         | <input type="radio"/> |
| 5 | 合流が苦手になった                                | <input type="radio"/> |
| 6 | 普段通らない道を走ると、余裕がなくなり不注意な運転となることがある        | <input type="radio"/> |
| 7 | 高速道路を利用することが苦手になった                       | <input type="radio"/> |
| 8 | 道路や周囲の交通に合わせて速度を調節することが難しくなった            | <input type="radio"/> |

大田原市



自動車の運転は危険である,  
または判断がつかない等の場合は

- 公共交通機関や福祉輸送等の利用指導を行う
- 必要性やその能力に応じて私的な移動手段  
(Personal Mobility)の利用指導を検討する

# 公共交通機関 (Public Transportation)

- 病前に利用していたかどうかの影響がある
- 電車よりバスの方がやや利用のハードルが高い
- そもそも居住地域により、選択肢とならないこともある

# 私的な交通用具(Personal Mobility)

- 免許不要で,歩行者扱い又は軽車両扱いのもの
- 自転車(3輪,4輪,電動含む)
- 電動車いす
- ハンドル型電動車いす
- 特定小型原動機付き自転車

# 自転車

- 軽車両だが,条件により歩道利用も可能である
- 安価で身近な移動手段であるが,高齢者など脆弱性を持つ者の利用は転倒が致命傷になるリスクがある
- 特に低速時はバランス維持に認知機能を消費し,自動車より高い機能が必要な場面もある
- 三輪,四輪もあるがやや高価である.いずれも練習や体験してからの利用が望ましい
- 近年違法な電動自転車が社会問題となり,対象者への注意喚起が必要である

# 電動車いす

- 歩行者扱いである
- 日本では、折り畳み可能な簡易電動型が多く普及している
- バスや電車など公共交通への乗車が可能である
- 障害者総合支援法による給付、介護保険によるレンタルが可能である

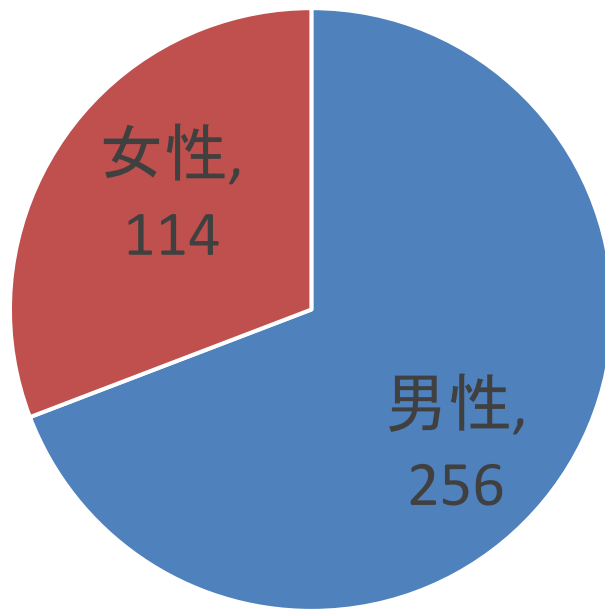


# ハンドル型電動車いす

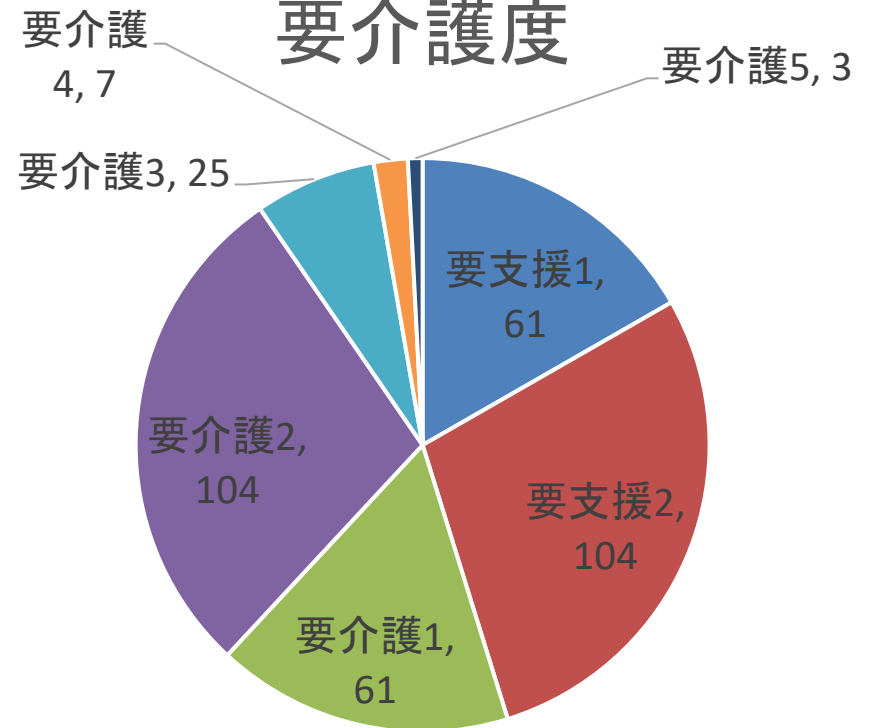
- シニアカー,電動4輪車などの名称で主に高齢者や下肢機能障害を持つ者への移動手段として用いられている
- 介護保険によるレンタルが多いが,自費での購入もあり,地域性がある
- 毎年2万台が出荷されており,ここ5年間は千台ペースで増加,介護保険で20万台がレンタルされている
- 重大事故は路肩への転落のほか,踏切や坂道で報告されており,無理な横断,車道での事故等,利用者の法令違反もある

# 介護保険でのハンドル型電動車いすの 平均的利用者像

性別



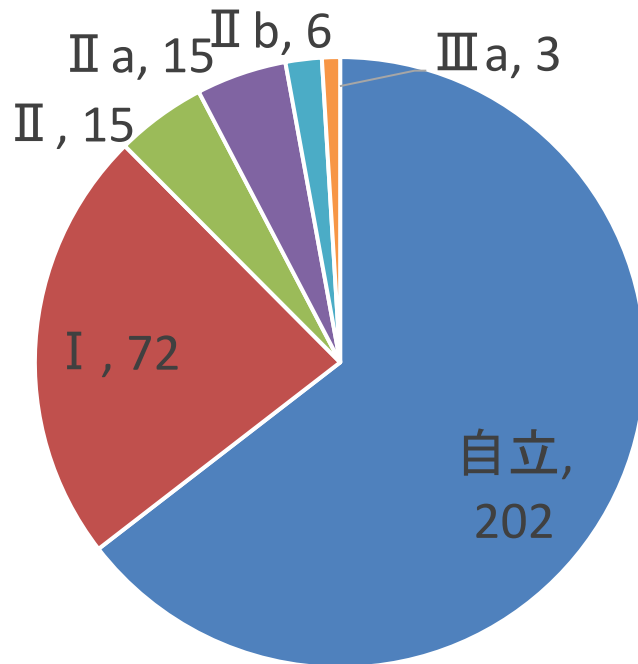
要介護度



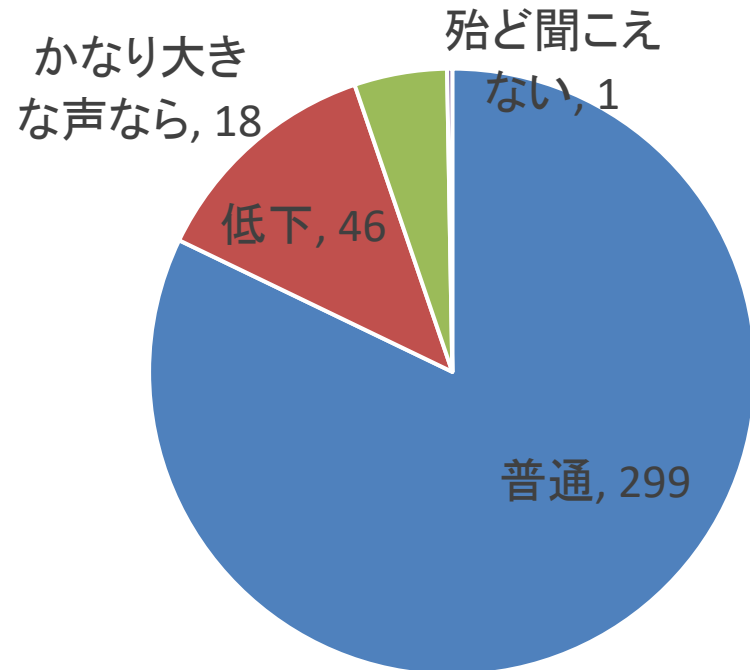
- 男性利用者が多く,要介護2,要支援2が多い
- 98%が試乗後契約している
- 7割が杖歩行(掴まりが必要)レベルである

# ハンドル型電動車いすの平均的な利用者像

認知症高齢者の日常生活自立度



聴力



- 10～15%は、家庭内、外でIADL等に見守りが必要な利用者である
- 15%以上が聴力が低下している利用者である
- これらの機能低下をふまえた助言(例:聴力低下がある場合踏切の横断を行わせない)などが必要である

# 参考資料

## 「ハンドル型電動車いすの貸与実務における安全利用のためのガイドライン・指導手順書」

- (一社)日本福祉用具専門相談員協会から、ハンドル型電動車いすの貸与実務における安全利用のためのガイドラインおよび指導手順書がダウンロード可能

[ 福祉用具専門相談員向け ]

ハンドル形電動車椅子の貸与実務における  
安全利用のためのガイドライン

-ハンドル形電動車椅子を安全にご利用いただくために-

[ 福祉用具専門相談員向け ]

ハンドル形電動車椅子の貸与実務における  
安全利用のための指導手順書

-ハンドル形電動車椅子を安全にご利用いただくために-

# まとめ

- 支援者は移動の自律について注目するべきである
- 移動の利益とリスクの両面を踏まえた支援が重要である
- この分野の啓発・教育を充実させる必要がある
- 医療だけでなく、介護・福祉・自費での運転や地域移動の支援の充実をローカルから目指すべきである