

運転取り止めに対する高齢者と家族のジレンマ —運転診断とコミュニケーションの効果検証—

福井 のり子¹・森山 昌幸¹・藤原 章正²
力石 真³・塩飽 邦憲⁴・山本 昌弘⁵

¹正会員 株式会社バイタルリード (〒693-0013 島根県出雲市荻苅町274-2)
E-mail: fukui_n@vitallead.co.jp (代表)

²正会員 広島大学大学院教授 国際協力研究科 (〒739-8529 東広島市鏡山1-5-1)
E-mail: afujiw@hiroshima-u.ac.jp

³正会員 広島大学大学院特任准教授 国際協力研究科 (〒739-8529 東広島市鏡山1-5-1)
E-mail: chikaraishim@hiroshima-u.ac.jp

⁴非会員 島根大学医学部特任教授 (〒693-8501 島根県出雲市塩冶町89-1)
E-mail: shiwaku@jn.shimane-u.ac.jp

⁵非会員 どらいぶケア (〒697-0022 島根県浜田市浅井町108-6)
E-mail: mail@drivecare.jp

高齢者の運転取り止めに適切に促すことが社会的な課題となっており、高齢者とその家族が、共に納得のいくかたちで運転の取り止めに向かう環境を提供することが求められている。本研究では、高齢者とその家族が抱く運転継続に対するジレンマの実態を明らかにすることを目的とした質的調査を実施した。具体的には、地方都市の中心部と山間部の異なる居住環境に暮らす高齢者とその家族を対象に、高齢者の運転能力診断と診断結果に関する高齢者と家族との話し合いを進め、これらの過程における両者意識の変化について、ヒアリング調査やアンケート調査による把握を行った。

Key Words : *driving cessation, driving assessments, conversations with family*

1. はじめに

昨今、高齢ドライバーが第1当事者となる事故が増加しており、加齢によって運転能力が低下した高齢者に対して、運転免許証の返納や運転の取り止めに適切に促すことが求められている。こうした中で、公共交通サービスの提供や高齢者の生活支援、健康福祉等に関する取り組みは各地域・自治体で取り組まれているものの、依然として、高齢者やその家族は、車の運転に頼らざるを得ない生活を送っているのが実態であり、社会的に早急に対応すべき喫緊の課題である。

とりわけ、地方や山間部などの生活利便施設や公共交通機関等の乏しい地域においては、自動車の運転を止めることが生活の各種活動を著しく制約することに繋がり、高齢者の生活の質(QOL)や心身の健康に直結する深刻な問題と成り得る。これは、高齢者本人だけの問題ではなく、パートナーや子供、孫などの家族にとっても深刻な問題である。

しかしその一方で、高齢者本人は生活支援などで家族に迷惑をかけたくないという気持ちが働くことや、高齢者の家族にとっても運転について注意することが高齢者の感情を傷付ける可能性があること、送迎などによる家族のサポートが必要になることなど、様々な理由から運転に関する家族間でのコミュニケーションが十分とられていないことも指摘されている¹⁾。身近に暮らす家族であるが故に、生活スタイルや居住環境、家族間のコミュニケーションなど、様々な要因により、高齢者への運転取り止めに勧められないジレンマが存在すると考えられる。こうした中で、高齢者とその家族が、共に納得のいくかたちで運転の取り止め(運転に頼らない生活)に向かう環境を提供することが求められている。

以上の背景のもと、本稿では高齢者やその家族が運転継続に関してどのようなジレンマの中で生活をしているか、またこうした状況の中で客観的な運転診断や家族間でのコミュニケーションがもたらす効果は何かを明らかにすることを目的とした質的調査・分析を行う。具体的

には、地方都市の中心部と山間部の異なる居住環境に暮らす高齢者とその家族を対象に、高齢者の運転能力診断と診断結果に関する高齢者と家族との話し合いを進め、これらの過程における高齢者や家族の意識の変化について、ヒアリング調査やアンケート調査による把握を行った。

2. 高齢者の運転診断と家族とのコミュニケーション

(1) 運転診断の概要

運転診断は、高齢者が日常暮らすような身近な地域で起こる事故への対策を対象とし、「①認知機能の検査（事前診断）」、「②検査官の同乗による路上での運転能力診断」、「③運転の振り返りと意識啓発」の三段階で実施する。さらに、診断後には運転診断を受けた高齢者とその家族との間でのコミュニケーションを促進するツール（話し合いシート）を提供し、運転診断結果や今後の高齢者の運転について家族と話し合いをすることを促している（図-1）。

(2) 運転診断

a) 認知機能の検査（事前診断）

島根大学医学部が開発した簡易認知機能検査アプリ（CADI2³⁹⁾）を使用し、認知機能の状況について確認を行う。

b) 検査官の同乗による路上での運転能力診断

路上運転による計測は、自動車に設置する5台（前方3か所、運転者の姿、足元）のドライブレコーダー、およびスマートフォン端末を使用したGPSにより行う（図-2）。また、助手席に同乗した検査官は、運転経路を指示しながら、危険な運転を確認した場合にはタブレットをタップし、事象発現時の時刻や位置情報と回数を記録する（図-3）。この評価は、通常走行と走行速度、交差点等の項目に分かれており、高齢者特有の危険行動（ふらつき、低速度走行、確認不足等）を含んでいる。

c) 運転の振り返りと意識啓発

走行後、被験者は記録した動画や走行データ等を確認しながら、検査官から運転危険個所の説明を受ける（図-4）。さらに、上記の自身の運転行動の確認後、運転の取り止めや自動車に頼り過ぎない生活に向けた動機づけとして、自動車の保有や運転にかかる費用の試算結果（車両購入費や燃料費、保険代、駐車場代など自動車利用に関わる経費を試算）、代替交通手段として自宅から目的ごとに利用可能な公共交通手段（鉄道・バス・タク

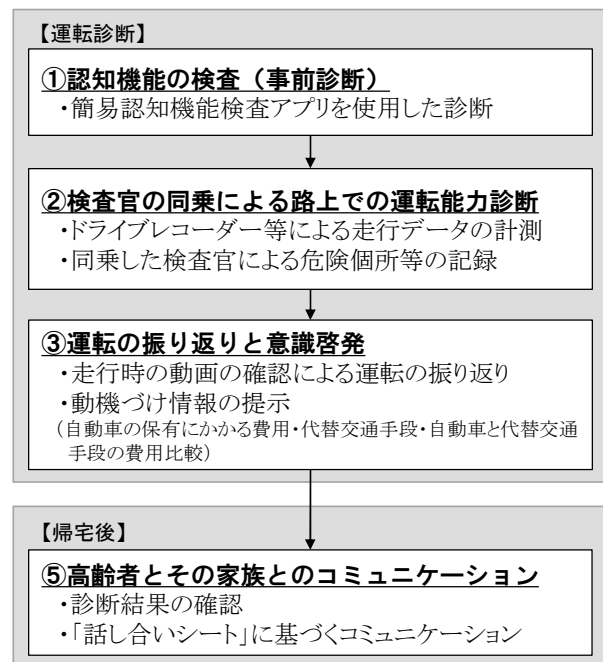


図-1 高齢者運転診断の流れ



図-2 ドライブレコーダーとスマートフォンの設置

I 通常走行		III 交差点		IV 周囲を無視した行動	
左右偏り	0	右折時	一時停止標識	合図なし	0
ふらつき	2	不適切走行位置	一時停止見落とし	車線変更・追越し	0
車線またぎ	0	前方状況確認・判断	一時停止侵入	不必要減速・停止	0
車間距離	0	不適切停車			
ブレーキが遅い	0	左折時	その他		
カーブ不適切走行	0	大回り	不適切交差点進入	行き先が分らない	0
II 走行速度		左後方意識	信号標識見落とし	道に迷う	0
低速運転	1		歩行者意識	幻視	0
高速運転	0		反対車線進入	脇見	0
速度不安定	0			危険運転	0

図-3 タブレット端末による記録画面



図-4 ドライブレコーダーの動画の確認画面

シー), 自動車と代替交通手段との費用比較についての説明を受ける。

(3) 高齢者と家族とのコミュニケーション

診断後は、運転診断結果や動機づけ情報等をまとめた印刷物およびインターネットによる診断時の運転動画を通じて、診断の結果を家族と共有してもらう。さらに、この際に高齢者と家族との「運転についての話し合いシート」を持ち帰ってもらい、本シートに基づいて高齢者と家族との運転に対する考えを共有してもらうよう働きかけている(図-5)。

3. 運転診断モニター調査と意識調査

(1) モニター調査の実施

a) 調査対象

上記の運転診断の一連の流れについて、高齢者を対象にしたモニター調査を実施した。調査対象は、生活利便施設や公共交通の利便性が比較的高い島根県出雲市中心部、および生活利便施設や公共交通が十分ではない山間部の島根県浜田市美又地域と今市地域に暮らす高齢者およびその家族(別居も含む)であり、それぞれ市役所や公民館を拠点に高齢者の運転診断を行った(表-1, 図-6)。

b) 調査の流れと内容

高齢者には2の運転診断を実施し(公共交通の利便性が特に低い浜田市の対象者には、代替交通手段に関する情報などの動機づけ情報の提供は実施していない)、運

B 運転についての話し合いシート

＜話し合いシートの内容＞

- 運転診断者とご家族とのクルマの思い出はありますか?
- 運転診断者は普段どんなときに車の運転をしていますか?
- 運転診断者は今後の自身の運転について、どのように考えているのでしょうか?またそれはなぜでしょうか?
- 運転診断者は普段の運転でどんなときに不安を感じているのでしょうか?
- お住まいの地域で利用できる公共交通機関にはどんなものがあるのでしょうか?またそれらは運転診断者が普段の生活で利用できるでしょうか?
- 運転診断者が車の運転を控えるとしたら、周りの家族ができるサポートはあるのでしょうか?

図-5 運転についての話し合いシート

表-1 モニター調査の対象

調査期間	平成28年7月25日～28日	
調査対象	高齢ドライバーとその家族	
対象地域	(1)島根県出雲市	(2)島根県浜田市 美又地域・今市地域
運転診断の拠点	出雲市役所	美又公民館・今市公民館
対象家族	6組の高齢者とその家族	7組(美又3, 今市4)の 高齢者とその家族
募集方法	モニター調査募集ちらしを作成し周知(市役所関係者等を通じて募集)	公民館が主催となり、安全運転講習として募集

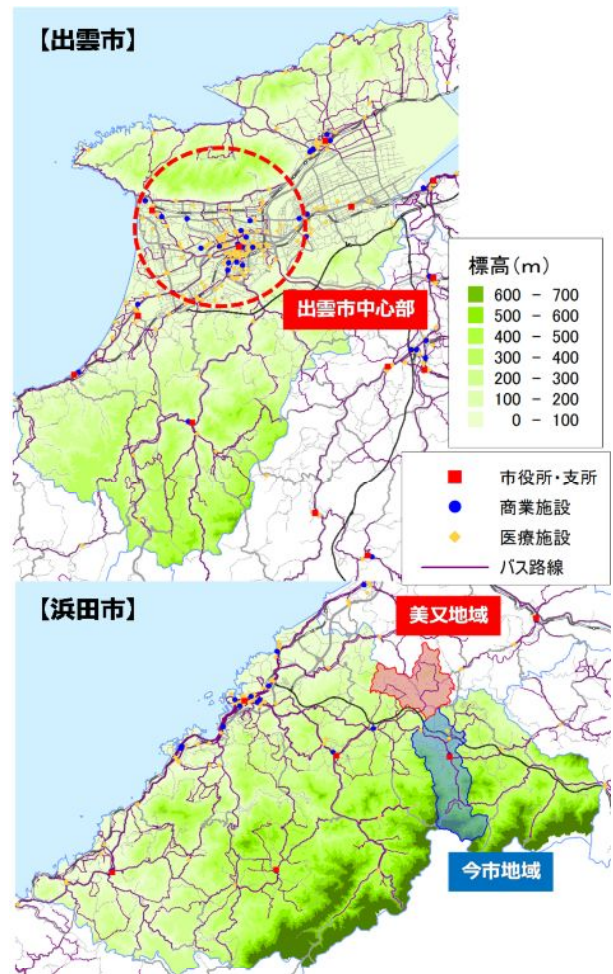


図-6 対象地域

表-2 高齢者とその家族を対象とした調査の流れと内容

対象	高齢者	高齢者の家族(独居の場合は別居する家族も含む)
(1)事前調査	【ヒアリング調査】 ・運転免許証取得からの年数 ・普段の運転(頻度・時間・目的) ・公共交通の利用状況 ・運転継続の意向とその理由 ・家族と運転について話した経験の有無と内容	【アンケート調査】 ・性別、年齢、高齢者との関係 ・高齢者に「車の運転を止めてほしい」と思うか ・高齢者に「車の運転を止めることを勧めたい」と思うか ・高齢者との運転について話した経験の有無と内容
(2)運転診断	・認知機能の検査 ・路上での運転能力診断(運転危険箇所抽出) (各拠点を中心に20分程度走行)	※運転診断に家族は立ち会っていない
(3)事後調査	【ヒアリング調査】 ・運転診断の満足度や感想 ・動機づけ情報に関する感想 ・運転継続の意向とその理由(診断を受けて) ・運転診断の支払意向と利用頻度	【アンケート調査】 ・運転診断結果の理解 (診断結果を受けて↓) ・高齢者に「車の運転を止めてほしい」と思うか ・高齢者に「車の運転を止めることを勧めたい」と思うか ・運転診断の支払意向と利用頻度
(4)高齢者と家族との話し合い	運転に関する話し合いシートに基づき、高齢者と家族とで話し合い(別居の場合は、帰省時などでの話を依頼)	
(5)話し合い後の調査	【アンケート調査】 ・運転継続の意向とその理由 (家族との話し合いを受けて) ・モニター調査の感想	【アンケート調査】 (高齢者との話し合いを受けて↓) ・高齢者に「車の運転を止めてほしい」と思うか ・高齢者に「車の運転を止めることを勧めたい」と思うか

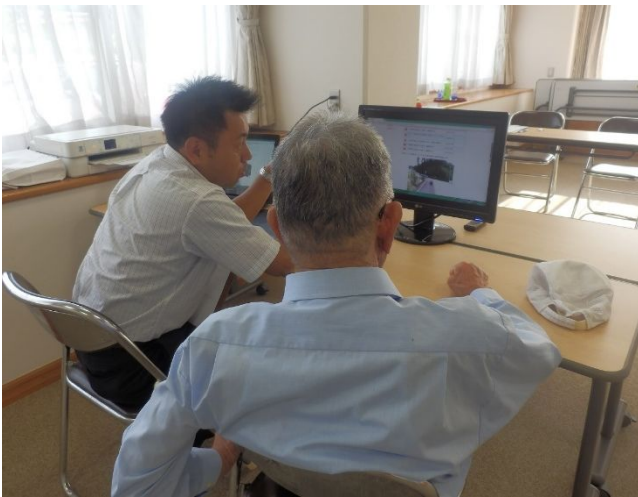


図-7 モニター調査の様子

転診断の事前と事後にヒアリング調査を実施した。また、家族には診断の事前と事後でアンケート調査を実施している。さらに、高齢者と家族とのコミュニケーションによる効果を検証するため、話し合い後の意向を高齢者・家族ともにアンケート調査によって把握している(表-3, 図-7)。

(2) モニター調査の結果

a) 出雲市中心部

出雲市では69歳から81歳までの高齢者(平均年齢77.8歳)が対象となった(すべて男性)。このうち78歳の男性では、若い時から自動車に乗り、人にも教える程という状況であり、現在は週に2回程度運転しているが、80歳(次の車検時期)を機に運転免許証を返納することを決めていた。その背景には、自宅近くに目的としている店舗や病院、JRの鉄道駅があることや家族と同居してお

り、必要であれば頼むことができるという環境があげられた。また、81歳で一人暮らしの男性は、隣接自治体に暮らす孫からの勧めでモニター調査に参加した。診断前は運転継続の意向が高かったものの、診断結果とタクシーとの費用比較などの結果を受けて、継続意向が「どちらとも言えない」という回答に変化する結果となった。

b) 浜田市 美又地域・今市地域

出雲市中心部とは対極的に、浜田市美又地域・今市地域では、より深刻な状況が確認されている。浜田市では、64歳から90歳までの高齢者(平均年齢77.0歳)が対象となった(男性3名、女性4名)。79歳女性では、家族(子供・孫)と同居しているものの、運転を止めることで生活が不自由となるため、運転継続の意向は強く、家族とも運転についての話をしたことがないという状況であった(同乗することもほとんどない)。家族のアンケートでは、運転を止めてほしい意向、運転を止めることを勧める意向ともに「どちらでもない」という回答となっている。また、82歳の男性(認知機能検査の結果「要注意」)では、夫婦で暮らしているがパートナーは運転できない。夫婦間で止めた方が良いかと話すこともある一方で、車がないと生活できないためできる限り運転を継続したいという意向を示している。

5. おわりに

上記の調査結果は速報結果であるが、居住環境によって異なる深刻な問題、本人・家族のジレンマが伺える調査となった。本調査では、家族間でのコミュニケーションによる効果の検証も試みており、調査の詳細については、発表にて取り上げたい。

謝辞

本調査は、出雲市および浜田市的美又公民館、今市公民館の関係者の方々にご協力いただいた。記して謝意を申し上げたい。

参考文献

- 1) National Highway Traffic Safety Administration : Drive Well Toolkit. Promoting Older Driver Safety and Mobility in Your Community, <http://www.nhtsa.gov/>, 2007.
- 2) The Hartford Financial Services Group, Inc. : WE NEED TO TALK. Family Conversations with Older Drivers, <https://www.thehartford.com/>, 2015.
- 3) Onoda, K., Hamano, T., Aoyama, A., Tkayoshi, H., Nakagawa, T., Ishihara, M., Mitaki, S., Yamaguchi, T., Oguro, H., Shiwaku, K., Yamaguchi, S., : Validation of a new mass screening tool for cognitive impairment: Cognitive Assessment for Dementia, iPad version, *Clinical Interventions in Aging*, pp.353-360, 2013.
- 4) CADi 公開サイト, <http://www.shimane-u-internal3.jp/134.html>

(2016. 7. 31 受付)

DRIVING CESSATION DILEMMAS FOR OLDER DRIVERS AND THEIR FAMILIES—A STUDY ON THE EFFECT OF DRIVING ASSESSMENTS AND CONVERSATIONS WITH FAMILY—

Noriko FUKUI, Masayuki MORIYAMA, Akimasa FUJIWARA, Makoto CHIKARAISHI, Kuninori SHIWAKU and Masahiro YAMAMOTO