

# 高齢ドライバーと家族間の コミュニケーションの促進に向けた基礎的分析

福井 のり子<sup>1</sup>・力石 真<sup>2</sup>・藤原 章正<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 株式会社バイタルリード (〒693-0013 島根県出雲市荻野町274-2)

E-mail: fukui\_n@vitallead.co.jp

<sup>2</sup>正会員 広島大学大学院准教授 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

<sup>3</sup>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

運転の取り止めは高齢ドライバー本人の生活や家族への影響も大きく、家族内においてもその問題が先延ばしされることが多い。本研究では高齢ドライバーとその家族のコミュニケーションに関して、その実態把握や効果的なコミュニケーションの介入・促進に向けた基礎的分析として、約380サンプルに及ぶ高齢者（またはその家族）を対象としたヒアリング調査を実施した。この結果、高齢者と家族の主張が異なる場合があることが確認され、話し合いの具体的な内容に関しても、それぞれの運転に対する意向が異なる場合に、話し合いでの各主張も異なることが確認された。

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

## 1. はじめに

高齢ドライバーによる事故が問題とされる一方、高齢者が運転を止めることはうつ症状などのメンタルヘルスや外出活動レベルの低下を招く可能性が指摘されている<sup>1)</sup>。また、自動車の運転が高齢者にとっては自身の間接像を形成する重要な要素であることなどが指摘されており<sup>2)</sup>、生活の主たる移動手段としての運転が高齢者の豊かな生活や精神的支えとしても重要な意味を有していると考えられる。とりわけ、地方都市や山間部においては、生活する上で自家用車の利用が不可欠であり、運転を止めたくても止めることができないという高齢ドライバーやその家族のジレンマが存在すると考えられる。

一方で、運転の取り止めは高齢ドライバー本人の生活だけではなく家族の生活への影響も大きいことなどから、家族内においてもその問題は先延ばしされることが多く、場合によっては事故が起きるまで対策がとられないこともある。高齢ドライバーの適切な運転取り止めは社会的に議論すべき問題ではあるが、運転寿命の遠心や運転取り止め後の生活支援、運転取り止め（免許の返納）に対して高齢ドライバー本人が肯定的な意味を見出すためにも、高齢ドライバーにとって身近な家族が重要な役割を

担うと考えられる。近年では、高齢ドライバーの家族向けのマニュアルも作成されており<sup>3)</sup>、国内では家族が遠隔で高齢者の運転状況を確認できるサービスも始まっている<sup>4)</sup>。一方、高齢ドライバーとその家族のコミュニケーションにおいて、国内でのその実態把握が不足している他、家族内でどのようなコミュニケーションを行うことが効果的かといった検証は乏しい状況である。

以上より本研究では、高齢ドライバー（または回答が困難な場合はその家族）を対象にした約380サンプルに及ぶヒアリング調査を実施し、家族内コミュニケーションの実態把握と高齢ドライバーと家族間の効果的なコミュニケーションの介入・促進に向けた基礎的分析を行うことを目的とする。

## 2. 調査の概要

### (1) ヒアリング調査の概要

調査は島根県および広島県内の高齢者を対象に、調査員によるヒアリング形式で行った。調査の概要および調査内容について表-1および表-2に示す。対象とする高齢者は現在または過去に運転免許証を保有していた人とと

し、認知症などにより本人の回答が困難な場合は家族への聞き取りを行っている。

(2) 高齢者と家族の話し合いの内容に関する調査項目

運転に関する家族との話し合いに関しては、表-3に示すような具体的な内容について、それぞれ高齢者本人が主張したか、家族が主張したかを確認している。この項目は、筆者らが実施した過去の調査<sup>7)</sup>や自治体の交通担当者等へのヒアリングなどを参考に設定した。また、本調査では話し合い前後の運転継続意向を確認しており、話し合い前的高齢者本人と家族のそれぞれの意向、および話し合い後の世帯（高齢者と家族）としての意向を7段階で確認している。

表-1 高齢者の運転に関するヒアリング調査の概要

調査期間	平成29年11月～平成29年12月
調査対象	70歳以上の高齢者を中心に、現在(または過去に)運転免許証を保有している(またはしていた)方 (本人の回答が困難な場合は、家族による回答を依頼)
対象地域	島根県、広島県
調査方法	病院の待合室、地域の保健福祉活動などでの調査員による聞き取り調査
有効回収票	377

表-3 高齢者と家族の話し合い内容に関する項目

<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢ドライバーによる事故のニュース</li> <li>・運転能力や身体機能の低下</li> <li>・事故にあった場合の本人への影響</li> <li>・事故にあった場合の家族や他者への影響</li> <li>・標識や一時停止など交通ルールに関する注意</li> <li>・運転する時間帯や場所を限定する</li> <li>・運転する場合は必ず他の人が同乗する</li> <li>・車の安全技術の向上(自動ブレーキ搭載等)</li> <li>・車の代わりの移動手段として、シニアカーの購入</li> <li>・家族が運転する車で送迎することを増やす</li> <li>・公共交通の利用を増やす</li> <li>・公共交通・タクシーなど利用する上での資金を家族が援助する</li> <li>・運転免許証を返納する具体的な時期</li> <li>・高齢者向け教習の受講</li> </ul>
--

表-4 高齢者の運転に関するヒアリング調査の内容

項目	調査内容	項目	調査内容	
居住環境 交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅から徒歩でいける施設</li> <li>・続けて歩行可能な時間</li> <li>・自宅周辺の公共交通の評価</li> <li>・自動車の必要性</li> <li>・車以外で普段利用する交通手段</li> </ul>	運転に関する家族との話し合い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転についての家族の話し合いの有無</li> <li>・話し合いの形態(日常会話/真剣に)</li> <li>・話し合う相手</li> <li>・話し合う相手との関係</li> <li>・話し合う相手の免許の保有</li> <li>・話し合い前後の本人、相手の運転継続意向</li> <li>・話し合いの内容</li> <li>・話し合い後の世帯としての運転継続意向</li> <li>・話し合いをしていない場合の運転継続意向</li> </ul>	
生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出頻度</li> <li>・生活の中で我慢している移動</li> </ul>		免許の返納 (返納または運転を取り止めた方のみ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・返納した時期</li> <li>・返納に対して納得しているかどうか</li> <li>・返納の決めて</li> </ul>
家族	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世帯構成</li> <li>・運転免許証を保有する家族の人数</li> <li>・送迎を頼める家族(本人との関係、頻度)</li> <li>・別居の場合の家族との距離</li> </ul>		個人属性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職業</li> <li>・年齢</li> <li>・性別</li> <li>・居住地</li> </ul>
運転 (返納者は返納直前の状況)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証の保有状況</li> <li>・運転頻度</li> <li>・続けて運転できる時間</li> <li>・運転する車両</li> <li>・運転の目的</li> <li>・過去3年以内の事故歴</li> <li>・苦手な運転</li> <li>・運転に対する自信</li> </ul>			

3. 回答者の属性と運転の状況

(1) 回答者の属性

回答者の属性を図-1に示す。回答者は65～84歳までが86%を占め、5歳単位の年齢層では大きな偏りはない。男女比では男性が6割、女性が4割と男性がやや多くなっている。また、自宅から徒歩で行ける施設に関する集計結果(図-2)では、大型商業施設やスーパーがあるレベル1およびレベル2の地域に暮らす人が64.5%を占め、施設が全くない人は22.0%となっている。

(2) 運転の状況

回答者の運転の状況に関して、運転免許証の保有状況、1週間あたりの運転頻度、車の必要性、運転に対する自信、過去3年以内の事故歴の集計結果を、図3～図7に示す。運転免許証を返納したまたは運転を取り止めた(控えている)という回答者は全体の15.9%となった。また、

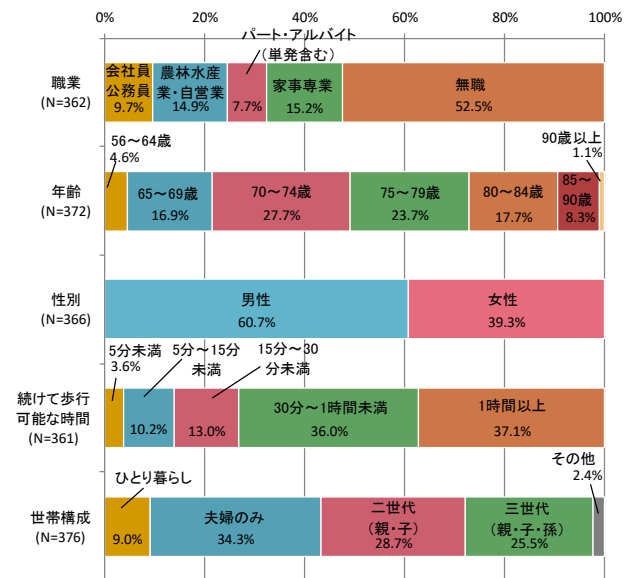


図-1 回答者の属性

- レベル1 大型商業施設 / 総合病院 / 銀行 / 市役所・役場
- レベル2 スーパー / コンビニ / 個人病院 / 郵便局 / 支所 / 鉄道駅
- レベル3 個人商店 / 診療所 / 公民館 / バス停
- レベル4 施設はない

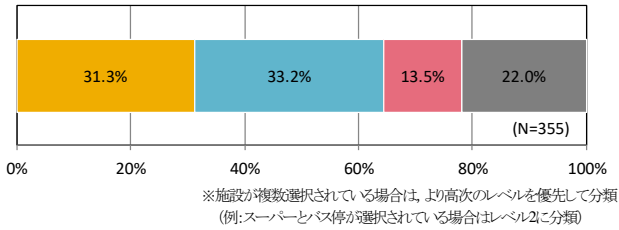


図-2 自宅から徒歩で行ける施設

- 自動車免許があり運転をしている
- 免許はあるが運転を取り止めた、または控えている
- 免許を返納した

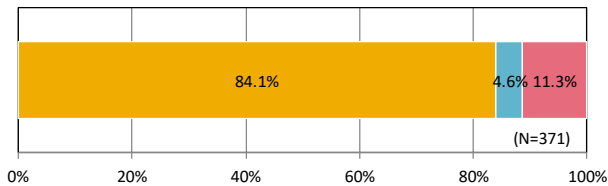


図-3 運転免許証の保有状況

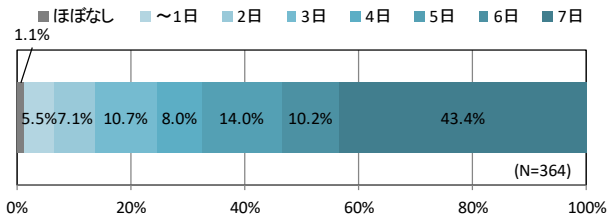


図-4 1週間あたりの運転頻度

- 車がないと生活に支障がでる
- 車がなくても生活できるが、あると便利
- 車がなくても便利に暮らすことができる

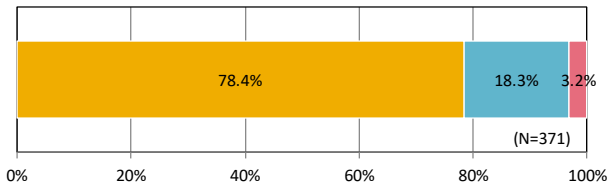


図-5 車の必要性

- とても自信がある
- まあ自信がある
- どちらでもない
- あまり自信がない
- 全く自信がない

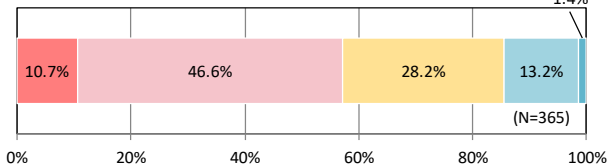


図-6 運転に対する自信

1週間あたりの運転頻度では4割以上が7日間毎日運転していると回答し、車がないと生活に支障がでると回答した人も8割近くに上るなど、生活する上での運転の必需性が伺える。運転に対する自信では、とても自信がある、まあ自信があるを合わせて6割近くが自信があると回答し、また、過去3年以内の事故歴では2割が事故を起こしている状況である。

- 事故をした(単独事故を含む)
- 事故を起こしていない

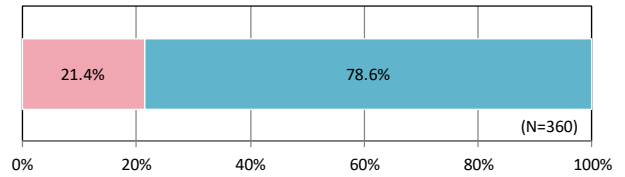


図-7 過去3年以内の事故歴

- 話をする
- 話をしない

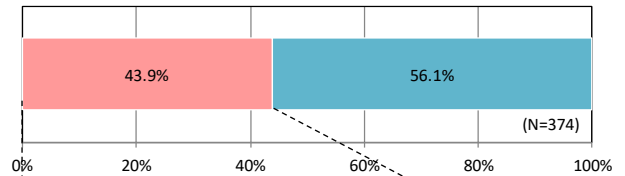


図-8 運転に関する家族との話し合いの状況

- 1回
- 2～3回
- 4～9回
- 10回以上

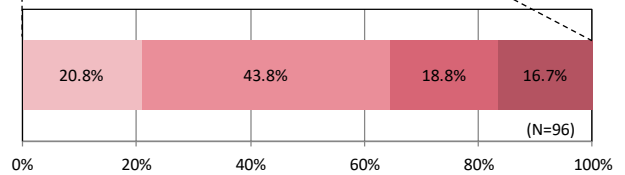


図-8 運転に関する家族との話し合いの状況

- 日常会話の中で少し話した程度
- 真剣に免許返納(運転取り止め)について話し合った
- その他

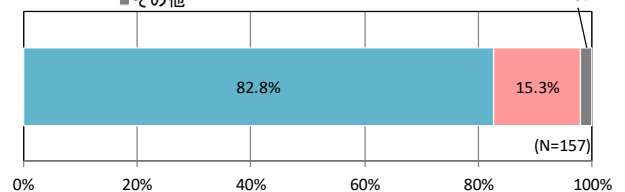


図-9 話し合いの程度

### 3. 高齢ドライバーと家族とのコミュニケーションの実態

#### (1) 話し合いの状況と話し合いの相手

運転に関する家族との話し合いの有無と回数、話し合いの程度を図-8および図-9に示す。約4割が話をするに回答し、話をする場合は複数回行われていることが多い。また、話し合いの程度では15.3%が真剣に話し合ったと回答した。話し合いの相手(図-10)では、配偶者が最も多く、次いで同居する子どもとなっている。また、話し合う相手が高齢者が運転する車に同乗することがあるかを尋ねた質問では、75.6%が同乗することがあると回答した。

#### (2) 話し合いの内容

##### a) 運転継続に対する高齢者と家族の意向

話し合い前的高齢者と家族(話し合う相手)の、高齢

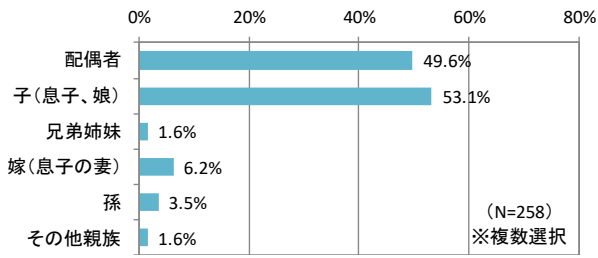


図-10 話し合う相手との関係

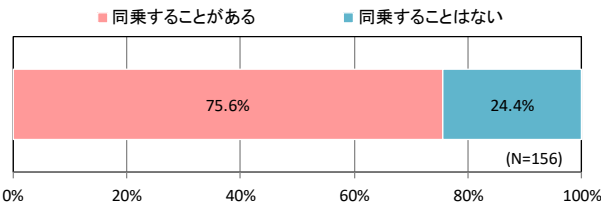


図-11 話し合う相手が高齢者が運転する車に同乗することがあるか

者の運転継続に対する意向を図-12に示す。全体として、両者の意向が共通するケースが多くなっているが、高齢者は運転継続を希望（選択肢5～7）するが家族は免許返納を希望する（選択肢1～3）組み合わせは、全体の9.4%（13組）、高齢者は免許返納を希望する（選択肢1～3）が家族は運転継続を希望する（選択肢5～7）組み合わせは2.9%（4組）見られた。

さらに、話し合いを受けて世帯としての意向との関係に関して、世帯の意向が免許を返納するという結果（選択肢1, 2）の場合、運転を継続するという結果（選択肢6, 7）の場合、それぞれの話し合い前の両者の意向を図-13および図-14に示す。これより、話し合いを受けて当初の意向から、高齢者と家族どちらか一方の意向に合わせて変化する場合があることが確認できる。

b) 具体的な話し合いの内容

運転に関する具体的な話し合いの内容について、話し合い前に高齢者と家族どちらも免許返納を希望していたグループ（選択肢1～3）、高齢者は運転継続を希望し（選択肢5～7）家族は免許返納を希望（選択肢1～3）していたグループの結果を、それぞれ図-15および図-16に示す。この結果、話し合い前の両者の意向が同じだった場合（図-15）、両者の話の内容も類似し、運転能力や身体機能の低下、事故にあった場合の本人への影響などに関する項目が多くなっている。一方、話し合い前の両者の意向が異なる場合（図-16）、家族は運転能力や身体機能の低下、事故にあった場合の本人や家族への影響を話すのに対し、高齢者は高齢者向け教習の受講などについて話す割合が高いことが確認できる。

話し合う相手の主張		話し合う相手の主張							合計
		1	2	3	4	5	6	7	
高齢者の主張	免許を返納してほしい (運転を止めてほしい)	1	2	3	4	5	6	7	
	どちらとも言えない	4	2	1	18	2	2	2	
	運転を継続してほしい	3	1	1	1	1	1	1	
	合計	34	5	7	36	8	15	33	138

図-12 話し合い前的高齢者と家族の主張

話し合う相手の主張		話し合う相手の主張							合計
		1	2	3	4	5	6	7	
高齢者の主張	免許を返納してほしい (運転を止めてほしい)	1	2	3	4	5	6	7	
	どちらとも言えない	4	3	1	1	1	1	1	
	運転を継続してほしい	3	1	1	1	1	1	1	
	合計	30	1	4	4	1	36	1	

図-13 話し合い後の世帯の意向が免許を返納する場合（選択肢1, 2）の、話し合い前的高齢者と家族の主張

話し合う相手の主張		話し合う相手の主張							合計
		1	2	3	4	5	6	7	
高齢者の主張	免許を返納してほしい (運転を止めてほしい)	1	2	3	4	5	6	7	
	どちらとも言えない	4	1	1	5	2	2	2	
	運転を継続してほしい	3	1	1	1	1	1	1	
	合計	2	4	13	5	13	31	68	

図-14 話し合い後の世帯の意向が運転を継続する場合（選択肢6, 7）の、話し合い前的高齢者と家族の主張

5. おわりに

本研究では、高齢ドライバーとその家族とのコミュニケーションに関して、その実態把握と効果的な方法を検証することを目的に調査・分析を行った。この結果、話し合いが行われていない家族も半数以上存在することや、高齢者と家族の主張が異なる場合があることが確認され、話し合いの具体的な内容に関しても、それぞれの運転に



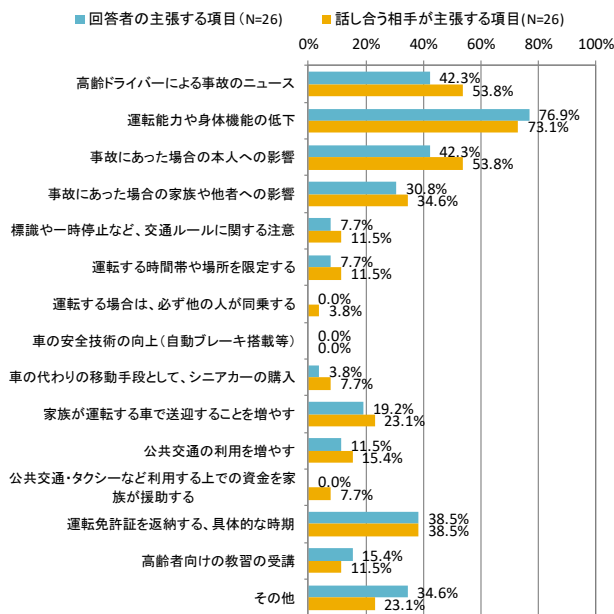


図-15 高齢者・家族ともに免許返納を希望する(選択肢 1~3) 場合の話し合いの内容

対する意向が異なる場合に、話し合いの内容も異なることが確認された。なお、これらの両者の運転継続に対する意向は、高齢者(あるいは家族)の回答によるところであり、両者への確認が行われていないことには留意が必要である。

今後は、サンプル数をさらに増やし、どのようなコミュニケーションが世帯内の意思決定に影響を及ぼすか、集団意思決定モデルを活用した検証を行う予定である。

なお、本研究は国土交通省・道路政策の質向上に資する技術研究開発「質の高い交通時代のモビリティの価値の計測手法開発に関する研究(研究代表者:藤原章正)」の一環として実施したものである。

謝辞

本調査の実施にあたっては、島根県内および広島県内の医療機関や自治体、その他関係者の皆様にご協力いただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

参考文献

1) Marottoli, R.A., Mendes de Leon, C.F., Glass, T.A., Williams, C.S., Cooney, L.M., Jr., Berkman, L.F., Tinetti, M.E., 1997. Driving cessation and increased depressive symptom s: prospective evidence from the New Haven EPESE. Estab

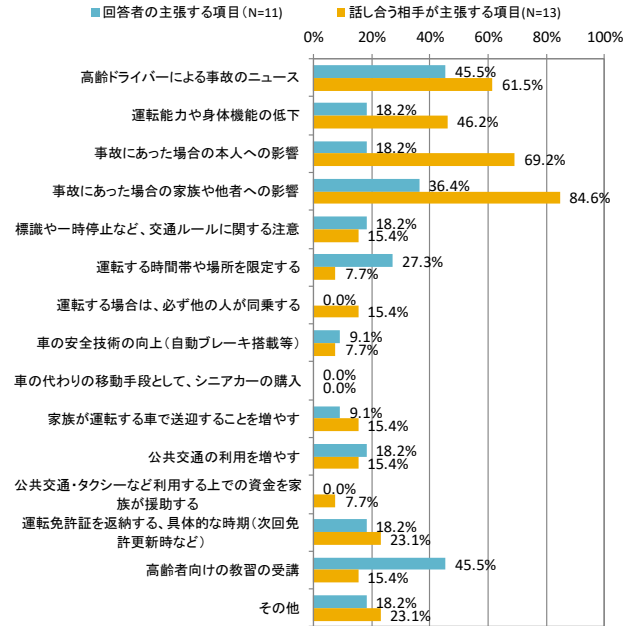


図-16 高齢者は運転継続を希望し(選択肢 5~7)、家族は免許返納を希望する(選択肢 1~3) 場合の話し合いの内容

lished Populations for Epidemiologic Studies of the Elderly. Journal of the American Geriatrics Society 45, 202-206.

2) Marottoli, R.A., de Leon, C.F.M., Glass, T.A., Williams, C. S., Cooney, L.M., Berkman, L.F., 2000. Consequences of driving cessation: Decreased out-of-home activity levels. Journal of Gerontology B 55, 334-340.

3) 中川善典・重本愛美: 運転免許を返納する高齢者にとっての返納の意味に関する人生史研究, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.72, No.4, pp.304-323, 2016

4) NHTSA&ASA, 2007. Driving Well: Promoting Older Driver Safety and Mobility in Your Community, U.S. DOT/NHTSA Pub. National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of Transportation & American Society of Aging.

5) 荒井由美子: 認知症高齢者の自動車運転を考える 家族介護者のための支援マニュアル 認知症高齢者の安心と安全のために [第二版], 国立研究開発法人 国立長寿医療研究センター, 2016

6) オリックス自動車: あんしん運転見守りサービス Ever Drive, [http://orix-everdrive.jp/?gclid=EAIaIQobChMIh5PvyrC02gIVVyy9Ch3ilgu0EAAYASAAEgK6F\\_D\\_BwE](http://orix-everdrive.jp/?gclid=EAIaIQobChMIh5PvyrC02gIVVyy9Ch3ilgu0EAAYASAAEgK6F_D_BwE)

7) 福井のり子・森山昌幸・藤原章正・力石真・塩飽邦憲・山本昌弘: 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一, 第54回土木計画学研究発表会・秋大会, 2016

(2018.4.27 受付)

A BASIC STUDY ABOUT COMMUNICATIONS BETWEEN ELDERLY DRIVERS AND THEIR FAMILIES

Noriko FUKUI, Makoto CHIKARAISHI and Akimasa FUJIWARA