

中山間地域在住高齢者を対象とした 安全運転寿命延伸講座の取り組み

○荒井佐和子・#谷原弘之
(川崎医療福祉大学医療福祉学部臨床心理学科)

問題と目的

高齢者にとって安全に運転できる期間（運転寿命）を延ばすことは健康寿命の延伸に重要である（Chihuri et al., 2016）。また、地域包括ケアシステムの実現に重要な互助を担う住民ボランティアの担い手は高齢者が多く、特に中山間地域では地域の存続と活性化のためにも高齢運転者への支援が求められている。

ところで、高齢者の運転能力の低下の要因は認知機能だけでなく、運動機能など複数の要因があり、運転特徴を把握し支援を受けることで安全運転寿命の延伸が可能となる。ただし、高齢運転者は自身の運転能力を実際より高く見積もることが知られており、基本的な認知機能や運動機能のトレーニングに加えて、高齢者が自身の運転能力に気づく機会も必要である。そこで、本研究では、運転能力評価とトレーニングを含む安全運転寿命延伸プログラムを作成し、その効果を評価すると同時に、地域特徴に応じたプログラムの在り方を検討することを目的とした。

方法

対象とした自治体 岡山県北部、中国山地の中央に位置しており高齢化率は約 40%と高い。7つの JR の駅があるが、一日あたりの駅乗降客数は7駅平均で 240 人/日と少ない。

参加者 地域包括支援センターとシルバー人材センターを通じ募集した高齢運転者。除外基準は認知症の診断を受けている者とした。

手続き 運転寿命延伸講座（介入群）と運転能力測定会（対照群）の参加者を募り、介入群（17名）には運転能力等の向上を狙った教育講座を月1回、計3回実施し、約3カ月間自主トレーニング（筋トレや脳トレ、歩数達成、会話など）を継続してもらった。介入群は介入前後に筋力や運転能力の評価を受け、対照群（14名）は介入群と同時期に評価のみを受けた。両群とも評価結果はその場でフィードバックを受けた。なお川崎医療福祉大学倫理審査委員会の承認を受け実施した。

評価内容 運転能力の評価にマイクロメイト

社の「点灯くん」を用いた。運動能力の評価には歩行速度や握力等を計測した。調査票で生活習慣や運転状況等を質問し、最終回には参加した感想等をグループインタビューにて収集した。

結果

最終評価に不参加の各群2名を除いた、介入群15名（平均 71.8 歳、 $SD=5.2$ ）、対照群12名（平均 74.7 歳、 $SD=3.8$ ）、計27名を分析対象とした。

生活状況 自家用車以外の移動手段を利用している者は全体の 19%であり、自家用車に依存した生活状況は介入後も続いていた。運転目的として買い物を挙げる者は多く、他にも通院、仕事、趣味、知人宅への訪問、送迎、ボランティアなど多岐にわたっていた。また、両群とも身体的フレイルに該当する者はいなかった。

運転能力 「点灯くん」を使用し、3つのランプをルールに基づき押す課題における正答率の変化を Fisher の直接確率法にて比較した。その結果、介入群は対照群よりも介入前後で正答率が維持向上した者が多かった ($p<.05$)。

自主トレ実施状況 介入群はスタート時点の目標歩数の設定の低さや達成率の伸び悩みがあり、講座参加を通じて自分が歩くという意識づけが出来たといった生活習慣の改善が報告された。

考察

運転能力チェックに加えて日々のトレーニングを行うことで運転能力は維持向上していた。ただし、歩数の増加や移動における自転車、公共交通との使い分けへの波及効果は不十分であった。中山間地域の運転寿命延伸には目標歩数を達成しやすい活動課題の設定も考慮する必要がある。

謝辞

本研究を実施するにあたり、ご協力いただいた地域住民の方々、真庭市地域包括支援センター、真庭市シルバー人材センター、川崎医療福祉大学氏川拓也先生、NPO 法人 安全と安心 心のまなびば金光義弘先生、マイクロメイト岡山に深く感謝いたします。本研究は令和5年度川崎医療福祉大学医療福祉研究費の助成を受けたものです。