

〔報告〕

地方在住高齢者の運転免許自主返納に伴う課題

Issue regarding voluntary return of driver's licenses for elderly people living in rural areas

清水 律子¹⁾ 小松 美砂¹⁾ 池田 幸子²⁾ 喜田 珠美³⁾

【要旨】

運転免許自主返納は高齢者の生活や心身に影響を及ぼすと考えられる。そこで本研究は、地方在住高齢者の運転免許自主返納について、高齢者・民生委員・専門職者の視点から課題を明らかにすることを目的とした。研究協力者それぞれのグループに半構造化インタビューを実施した結果、地方在住高齢者は【運転することの自由な意思】【自分の運転技術に関する不安】、民生委員は【免許返納に伴う人生の豊かさへの影響】【運転技術や免許返納に関する高齢者本人と周囲の判断基準の相違】、専門職者は【免許返納による高齢者の精神的・社会的な価値の喪失】【認知機能の低下に伴う本人が自覚しない危険な運転】を課題としていた。そして各視点で日常生活の不便さや運転免許自主返納後のサービス体制の不備の課題があった。地方在住高齢者の運転免許自主返納においては、高齢者の意思をふまえた対応と生活に適したサービス体制の充実が求められる。

【キーワード】 高齢運転者 運転免許自主返納 地方在住高齢者 民生委員 専門職者

I. はじめに

近年、高齢運転者による交通事故が相次ぎ報じられ、その事故は痛ましく死亡事故に至ったケースもある^{1,2)}。警察庁の2020年の交通死亡事故の発生状況³⁾によると、高齢運転者では運転操作不適や安全不確認、漫然運転が多く、後期高齢運転者になると通行区分による事故が多いことが示されている。そして高齢運転者による死亡事故件数は全体の約73.2%に上っている³⁾。

2017年3月から施行された改正道路交通法では、75歳以上で免許更新時の認知機能検査結果に応じた高齢者講習の受講や医師の診断（臨時適性検査）の義務化が実施されている。また認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為があった場合にも臨時認知機能検査が実施されている。この改正道路交通法の施行により認知機能検査を受け、免許の取り消しや停止を受けた者が、2016年度は597人から2017年度は1351人の倍以上になっている⁴⁾。しかし、自動

車運転中の75歳以上の死亡者数³⁾は、2017年359人、2018年381人、2019年346人で変わらない現状を踏まえると、更なる対策を講じる必要がある。

高齢運転者の交通事故防止対策として、前述した改正道路交通法の他、先進安全技術等の活用や運転免許証の自主返納、そして、地域での高齢者の移動手段の確保等が行われている。運転免許証の自主返納については、年々件数が増加しており、高齢運転者の運転免許申請取消件数を都道府県別にみると、75歳未満までに申請取消をする者の割合が、東京都、大阪、神奈川県に多く、福井、山形、長野に少ない⁵⁾。即ち、都心在住高齢者では75歳未満までに免許申請取消をする者が多く、その一方で地方在住高齢者は75歳以上でも免許を保有し続けていることがうかがえる。2015年度の警察庁の調査⁶⁾によると、75歳以上の高齢運転者が自主返納をためらう理由として「車がないと生活が不便なこと」が最も多い回答であった。また、「車が

受付日：2021年7月14日 受理日：2021年12月14日

1) Ritsuko SHIMIZU, Misa KOMATSU：三重県立看護大学

2) Sachiko IKEDA：国民健康保険志摩市民病院

3) Tamami KIDA：志摩市健康福祉部 介護・総合相談支援課

ないと生活が不便なこと」と回答した者は、大都市（政令市・23区）では、62.6%に対し、町村（人口2万人未満）では、80.0%であった。さらに、高齢者講習を受講した後期高齢運転者から聞き取りした石井らの調査⁷⁾では、多くの高齢運転者にとって運転は生活必需品として、また、趣味や家族の役割を果たす手段として利用していることを報告している。その他の報告からも、高齢運転者の運転中止は日常生活に困る^{8,9)}ことが示されている。つまり、運転免許自主返納することで、地方在住高齢者は、これまで同様の日常生活を営むことが困難になる課題があるといえる。そして、高齢運転者の運転中止は、抑うつ症状を増加させること^{10,11)}や急激な健康低下、QOL低下が報告されている¹²⁾。高齢者が運転を中止することは、日常生活のみならず心身の健康を阻害することが示されている。しかし、このような報告は国内では少なく、地方在住高齢者を対象としたものはほとんどみられない。また地方在住高齢者が運転免許自主返納する過程には、地域住民の立場に立って相談に応じる民生委員や医療や福祉の専門職による支援が必要な場合もあると思われるが、彼らを対象とした報告は少ない。地方在住高齢者の運転免許自主返納に伴い、どのような課題があるか、支援者を含めた多角的な視点から課題を明らかにすることは重要である。

そこで本研究は、地方在住高齢者、民生委員、医療・福祉の専門職者を対象として、それぞれの視点から、地方在住高齢者の運転免許自主返納に伴う課題について明らかにすることを目的とした。地方の特性をふまえて多角的な視点からの課題を明確にすることによって、地方在住高齢者の運転免許自主返納における支援体制構築の基礎資料となると考えられる。

II. 方法

本研究は、質的記述的研究である。

1. 研究協力者

研究協力者は、地方在住高齢者と民生委員と医療・福祉の専門職者とした。

研究協力者の募集は、機縁法により本調査への協力を依頼した。研究協力者については、地方在住高齢者を65歳以上の5名、民生委員を7名、医療・福祉の専門職者（以下、専門職者とする）として介護支援専

門員、保健師、看護師（認知症ケア専門士）らの5名の計17名とした。

2. データ収集方法

データ収集方法は、地方在住高齢者・民生委員・専門職者のそれぞれをグループとし、インタビューガイドを用いて半構造化インタビューを実施した。インタビューの前にはICレコーダーにて録音することについて同意を得たうえで実施した。またインタビューでは研究協力者が自由に語れるよう、語りを妨げないように配慮した。インタビューで得たデータは逐語録におこし、繰り返し読み、質的帰納的に分析した。

調査期間は、2018年2月から3月であった。

3. 倫理的配慮

研究協力者に本研究についての概要、目的、調査方法、研究は自由意思で拒否できることについて口頭で説明し、同意書にて同意を確認した。各グループにインタビューをする際は、落ち着いた環境でプライバシーに配慮して行った。また、インタビューでは研究協力者に心身の負担のないように努めた。本研究は、三重県立看護大学研究倫理審査会の承認を得て実施した（通知書番号：173301、平成29年8月）。

III. 結果

1. 研究協力者の概要

地方在住高齢者は男性3名、女性2名、平均年齢は76.2歳（70歳－80歳）であった。運転免許は3名が保有していた。民生委員は男性4名、女性3名、平均年齢は68.6歳（63歳－73歳）であり、民生委員の平均経験年数は4年3か月であった。運転免許は7名が保有していた。専門職者は男性1名、女性4名、平均年齢は42.4歳（37歳－49歳）であった。専門職者の職種は介護支援専門員3名、保健師1名、看護師（認知症ケア専門士）1名、現在の職種の平均経験年数は10年8か月であった。地方在住高齢者・民生委員・専門職者それぞれのグループに行ったインタビューは各1回であり、地方在住高齢者42分、民生委員56分、専門職者75分であった。

2. 運転免許証返納に関する課題

研究協力者の各グループの語りから抽出されたカテ

表1 地方在住高齢者が捉えた運転免許自主返納に関する課題

カテゴリー	サブカテゴリー(コード数)
運転することの自由な意思	自分の判断で免許を返納したい (3) 責任をもって運転している (5) 車のある生活が当たり前である (4)
自分の運転技術に関する不安	自分の運転技術は自分では分からない (1) 事故したら家族に迷惑かける (1)
免許返納による高齢者の自立した生活への支障	車がなければ生活に困る (4) 車がなければ通院に困る (4) 近所や店や病院、バス停まで遠い地域である (1) 地理上の交通の便が悪い (1)
免許返納後のサービス体制の不備	免許返納すればその後の生活を家族に迷惑をかけてしまう (1) 個別に対応してくれるサービスなどを作って欲しい (2) ご近所や知り合いで乗合できるようになれば乗合できるといい (1) 運転免許を返納すると経済的負担が増す (4) 免許返納後に利用できるサービスに関する知識が乏しい (2)

ゴリーの結果を表1から表3に示した。

本文中では、カテゴリーは【 】, サブカテゴリーは< >、研究協力者の語りは「 」で示した。なお、語りにおいて方言が強い箇所は一部修正して記載した。

1) 地方在住高齢者が捉えた運転免許自主返納に関する課題

地方在住高齢者が捉えた課題として、4カテゴリー【運転することの自由な意思】【自分の運転技術に関する不安】【免許返納による高齢者の自立した生活への支障】【免許返納後のサービス体制の不備】が抽出された(表1)。

【運転することの自由な意思】とは、運転免許の所有や返納、車のある生活に対する地方在住高齢者自身の思いであった。地方在住高齢者は、「自分が決めることだと思っています」「免許証に対しての責任はすごく感じるようになりました」「慎重に。安全運転になります」と自身の意思で運転していることを語った。この語りより、サブカテゴリー<自分の判断で免許を返納したい><責任をもって運転している>を生成した。また、「持つとって、自分が好きなとき、いつでも好きな所に行けるといのは、当たり前だと思ってた」と自動車を運転する生活に対する自分の考えを語った。このことから<車のある生活が当たり前である>のサブカテゴリーを生成した。運転免許自主返納に伴う課題として語る地方在住高齢者は、運転への自由な意思があることを主張していた。

【自分の運転技術に関する不安】とは、「自分は大丈夫だと思っているけど、端から見たらどうか分からない」「結局、事故起こしたら、自分の家の人、みんな損だから」と、サブカテゴリー<自分の運転技術は自分では分からない><事故したら家族に迷惑かける>にあるように、高齢であるがゆえ、自身の運転技術に不安を感じているものであった。

【免許返納による高齢者の自立した生活への支障】とは、地方であるがゆえ、交通の便が悪く、車がないと日常生活が不便になることであり、「買い物は、もう1キロも離れたとこまで行かないとだめ」「年がいけば病院と買い物、交通の便利が悪いから、1回遅れたら2時間待たないと」との語りがあった。これらの語りより、サブカテゴリー<車がなければ生活に困る><車がなければ通院に困る><近所や店や病院、バス停まで遠い地域である><地理上の交通の便が悪い>を生成した。

【免許返納後のサービス体制の不備】とは、免許返納した後に利用できるサービス体制が整っていないことや免許返納後に利用できるサービスに対する知識がないことであり、「息子に頼むと、機嫌のいい日ばかりではないし」「自分達のところには移動販売も回って来ない」「タクシーみたいに、道通ってて、手上げたら止まってくれるとか、バスもそうしてくれたら便利はいいけれど」「仲間でタクシーで来て、割り勘して」「タクシーが割引でもしてくれれば」といった語りがあった。これらからサブカテゴリー<免許返納すればその後の

表2 民生委員が捉えた運転免許自主返納に関する課題

カテゴリー	サブカテゴリー(コード数)
免許返納に伴う人生の豊かさへの影響	人生を楽しむために自動車の運転を続けたい (3) 免許返納によって高齢者は社会性や人生の一部を奪われる (3) 免許返納によって高齢者の認知機能に影響が出る (3)
運転技術や免許返納に関する高齢者本人と周囲の判断基準の相違	高齢者自身は危険運転を自覚していないが周囲は危険を感じている (2) 高齢者だからといって免許返納を迫られるのは納得がいかない (2) 認知症高齢者には運転ができない環境を作って対処する (1)
免許返納によって地方で生活する不便さ	車は地方在住高齢者の生活に入り込んでいる (2) 運転免許を返納すると病院や買い物に困る (1) 車がなければ不便な地域で交通の便が悪い (4)
免許返納後のサービス体制の不備	免許返納後の対策がないため免許返納を進められない (4) 地域住民の声を聞きながら政策を作ってほしい (3) 高齢者の運転技術を向上するシステムや事故を未然に防ぐシステムに期待している (2)

生活を家族に迷惑をかけてしまう><個別に対応してくれるサービスなどを作って欲しい><ご近所や知り合いで乗合できるようになれば乗合できるといい><運転免許を返納すると経済的負担が増す><免許返納後に利用できるサービスに関する情報が乏しい>を生成した。

2) 民生委員が捉えた運転免許返納に関する課題

民生委員が捉えた課題として、4カテゴリー【免許返納に伴う人生の豊かさへの影響】【運転技術や免許返納に関する高齢者本人と周囲の判断基準の相違】【免許返納によって地方で生活する不便さ】【免許返納後のサービス体制の不備】が抽出された(表2)。

民生委員とは、住民の立場に立った相談・支援者であり、自らも地域住民の一員として、担当の区域で生活していることから、本研究対象の民生委員も身近に相談を受けた体験からの語りであった。

【免許返納に伴う人生の豊かさへの影響】とは、免許を返納することによって、楽しかった人生に影響を及ぼすことを懸念したことであった。民生委員は、「生きるためっていうと、その、もう、ぎりぎりの感じするんですけど、人生を楽しむためといいますかね」「友達の輪が広がる。免許を持っていると、その人について旅行に行ったり、乗せてもらえるよって」「買い物とか、病院とかいう、もう一つ前にね、年寄りから運転することを奪うと、その人の人生から何を奪うのかって」「われわれ民生委員っていうのは、なるだけ、高齢者を家から出して、その活動的になってもらおうっ

ていうことを、考えている。それを、免許証を引くってことは、もう家にいなさいというのは、逆の働きをするように思うんだよね」とこれまで地域で活動した経験から運転免許返納自主返納に伴う高齢者への人生への影響について語った。これらの語りより、サブカテゴリー<人生を楽しむために自動車の運転を続けたい><免許返納によって高齢者は社会性や人生の一部を奪われる><免許返納によって高齢者の認知機能に影響が出る>を生成した。

【運転技術や免許返納に関する高齢者本人と周囲の判断基準の相違】とは、高齢者が自分で感じている運転技術や免許返納に関する判断が周囲とは異なっていることであった。民生委員は、「本人はもう、間違いないような状態で乗ってるけど、周りから見ると、もうこの人は駄目だ」「もう70代になったから、夫婦で返納したっていう人を聞くんですよ。その元気でやるのに何で?っていうような、感じがするわけですよ。それで、周りのプレッシャー、まあ、いろいろ意見されたのかどうか分かりませんが、なんか、そこんところ、ちょっと違うなっていうね、(中略)確かに自分で、認知機能の低下を意識して、納得して返納したっていうのは分かるけど、そうでもないような気するので」「認知症の方が、車を運転して、トラブル起きて、車のキーを取り上げるという言い方悪いんですけど、車からキーを抜いて、安全を確保するっていうことは、やったことがある」と語った。これらの語りより、サブカテゴリー<高齢者自身は危険運転を自覚していないが周囲は危険を感じている><高齢者だからといっ

表3 専門職者が捉えた運転免許自主返納に関する課題

カテゴリー	サブカテゴリー(コード数)
免許返納による高齢者の精神的・社会的な価値の喪失	運転免許があることは高齢者の誇りになっている (5) 車はプライベートな空間であり運転すると気持ちが和らぐ (2) 車の運転をすることで家族や社会の役割が得られている (3) 運転できない環境があれば運転免許を所有してもいい (2)
認知機能の低下に伴う本人が自覚しない危険な運転	危険な運転をしていることを高齢者自身が自覚していない (4) 同居してない家族は高齢者の危険な運転を認識できない (1) 認知機能の低下により免許返納や車の処分を理解できずに運転を続ける恐れがある (3)
免許返納による地方での日常生活の支障と風習の煩わしさ	車がなければ生活が不便である (7) 車がなければ通院や急な体調不良時に病院に行くことができない (3) 交通の便が悪いため高齢者は駅やバス停まで行く体力がない (3) 地域の風習から近所の人に乘せてもらったりタクシーを利用しづらい (5)
免許返納後のサービス体制の不備	地域の現状や現制度ではサービスに制約がある (8) 経済的な負担が少なければ免許を返納できる (3) 家族は免許を返納してほしいとしても免許返納後に支援できるかどうかで思い悩む (2) 免許返納やその後のサービス体制に関する家族の知識が乏しい (2)

て免許返納を迫られるのは納得がいかない><認知症高齢者には運転ができない環境を作って対処する>を生成した。

【免許返納によって地方で生活する不便さ】とは、免許を返納すると高齢者は地方で生活することが難しくなることであった。民生委員は、「車なしではいられないような状況。ましてやもう、このような田舎は特にそうなんです」「実際、返しちゃうと、なかなか買い物とかがって、病院に行くとか、もうとても大変なんです」「都会と地方だったら、都会では本当に免許要らないんです、生活に。やっぱり地方は、当然もう要るわけです」「バスも1時間に1本ですよ。それで病院行くのも大変なことですよ」と語った。これらの語りから、サブカテゴリー<車は地方在住高齢者の生活に入り込んでいる><運転免許を返納すると病院や買い物に困る><車がなければ不便な地域で交通の便が悪い>を生成した。

【免許返納後のサービス体制の不備】とは、高齢者が免許返納して後に利用できるサービス体制が整っていないことであった。民生委員は、「ちょっと行政の方で考えていただければ、もう少しこう、みんなが、利用できるようなのができれば、じゃあもう免許も返納しようかって人も出るとは思うんですけどね。そういうのも何もないですから」「地方と都市部は、もう絶対違うっていうことを前提に、何かをするっていつ

たときには、住民の意見の声を吸い上げるっていうか、聞いて、何かを進めてほしいっていうのは、すごくあります。現状を知ってほしいっていうのはね」「これから、もう免許を返納する手前の人が乗れるような車が開発されれば、田舎にとってはこれほど便利な、行動が取れるものはないと思うんですよ。そういうものがどんどんどんどん開発されれば、免許返納するんじゃなくて、充実した生活が手に入る。それによって認知症の方も、そこでちょっと減るんじゃないかな」と語った。これらの語りから、サブカテゴリー<免許返納後の対策がないため免許返納を進められない><地域住民の声を聞きながら政策を作ってほしい><高齢者の運転技術を向上するシステムや事故を未然に防ぐシステムに期待している>を生成した。

3) 専門職者が捉えた運転免許返納に関する課題

専門職者が捉えた課題として、4カテゴリー【免許返納による高齢者の精神的・社会的な価値の喪失】【認知機能の低下に伴う本人が自覚しない危険な運転】【免許返納による地方での日常生活の支障と風習の煩わしさ】【免許返納後のサービス体制の不備】が抽出された(表3)。

本研究対象の専門職者は介護支援専門員と看護職であることから、介護や医療を必要とする地域在住高齢者に対する課題についての語りがあった。

【免許返納による高齢者の精神的・社会的な価値の喪失】とは、免許の所有によって高齢者は精神・社会的な価値を感じているため、免許の返納がその価値を喪失させることであった。専門職者は、「車を運転できるということに、結構プライドを持たれてて」「何か、ある意味プライベート空間で、ドライブしると何かこう癒されるとか」「家族関係性とかもあったり。生きがいみたいなものも、社会性みたいなものもあったり」「返納に、意味があるかどうかって、ちょっと考える。乗れない環境の方が大事なのかなと思ってみたり」と語った。これらの語りから、運転中の特別な体験や運転することで任される役割といった運転することで得られる価値と運転免許を保有すること自体の価値の2つの価値が示された。サブカテゴリー<運転免許があることは高齢者の誇りになっている><車はプライベートな空間であり運転すると気持ちが和らぐ><車の運転をすることで家族や社会の役割が得られている><運転できない環境があれば運転免許を所有してもいい>を生成した。

【認知機能の低下に伴う本人が自覚しない危険な運転】とは、認知機能の低下に伴い高齢者が自身の運転技術の低下を自覚しておらず、危険な運転を続けていることであった。専門職者は、「慎重に運転されてるんだと思うんですけど、やっぱりものすごいゆっくり走っておられたり」「家族さんに分かってもらうのも大変ですし」「本人さんの、もうすごい、それこそ苛立つし。(中略)もう車がない免許がない、盗まれたって言って、もう警察にも何回も電話したり」「いまだに何か急に、車を注文するのに車屋さんに電話してたり」と語った。これらの語りから、サブカテゴリー<危険な運転をしていることを高齢者自身が自覚していない><同居してない家族は高齢者の危険な運転を認識できない><認知機能の低下により免許返納や車の処分を理解できずに運転を続ける恐れがある>を生成した。

【免許返納による地方での日常生活の支障と風習の煩わしさ】とは、免許を返納すると地方では高齢者の生活が不便になることであった。専門職者は、「このへんの地域、1人1台ですよ、1家に1台どころか、もう1人1台っていうのが当たり前で」「連れてくる手段があれば、もうちょっと受診とかできたのに」「ご高齢になればやっぱり、その最寄り駅とかバス停とかまで行く体力っていう問題も生じてきてしまう」「やっ

ぱりこのへんの人は、タクシーを使うと、あの人、あの家、贅沢だねとか言われるっていうのもあったり」「ご近所さんが結構声をかけてくれて、連れてっててくれて、喜んで行ってるんですけど、やっぱりお礼を渡したり(中略)結局、タクシーよりたくさん払って」と語った。これらの語りから、サブカテゴリー<車がなければ生活が不便である><車がなければ通院や急な体調不良時に病院に行くことができない><交通の便が悪いため高齢者は駅やバス停まで行く体力がない><地域の風習から近所の人にらせてもらったりタクシーを利用しづらい>を生成した。

【免許返納後のサービス体制の不備】では、免許返納後に利用できるサービス体制が整えられていないことであった。専門職者は、「相談に乗られても、返納をね、勧めたくっても、(中略)それに代わる支援っていうのが確立されてない」「(サービス)使う方としても、結局お金もかかるし」「ご家族の方からご相談いただくことが多い場面だと、もちろん心配だしやめてほしい、やめられるもんならっていう気持ちと、じゃあ車がなくなったところで、自分たちがその人の生活を支えていく、車がないことで困ってくることを、息子娘、家族たちが代わって支えていかなければならない。買い物に連れていく、病院に連れていくということの負担が増えてくるっていうところの天秤にかけて。悩みに悩んで踏み切れない」「実際返してしまったあとに、その買い物がちょっと難しいもんで、そのサービス何かないかっていうような、相談とかは受けたことはある」と語った。これらの語りから、サブカテゴリー<地域の現状や現制度ではサービスに制約がある><経済的な負担が少なければ免許を返納できる><家族は免許を返納してほしいとしても免許返納後に支援できるかどうかで思い悩む><免許返納やその後のサービス体制に関する家族の知識が乏しい>であった。

IV. 考察

地方在住高齢者の運転免許自主返納に関する課題について、地方在住高齢者、民生委員、専門職者のそれぞれからグループインタビューを行った。その結果、対象者によって運転免許に対する考え方がある一方、共通して免許自主返納による生活の不便さや免許返納後のサービス体制の不備を課題として捉えていることが示された。

1. 地方在住高齢者が捉えた運転免許自主返納に関する課題

地方在住高齢者では、【運転することの自由な意思】【自分の運転技術に関する不安】【免許返納による高齢者の自立した生活への支障】【免許返納後のサービス体制の不備】の4つの課題のカテゴリーがあった。

【運転することの自由な意思】とは、運転免許の所有や返納、車のある生活についての地方在住高齢者自身の意思であった。多くの人は、成人して仕事や生活行動の拡大に伴って免許を取得しており、今のある生活は運転免許証を保有しているがゆえ成り立っているものである。社会関係に基づく状況認識は高齢者の自己決定に関連している¹³⁾ことから、今の生活を継続しようとするに運転免許証はなくてはならないものと自己判断して、運転を継続していると示唆される。また、これまで社会のなかで生活しており、そのなかで責任をもった行動をしていることへの自負があると考えられる。つまり、誰かに免許返納を指示されたり、年をだからといって、運転免許証を返納するのではなく、運転免許証の返納も保有も自己決定したいという高齢者の自立した意思があることが示唆される。課題として自由な意思を語っていたことから、高齢者が自身の意思を尊重されないことを懸念したものであると考えられる。

【自身の運転技術に関する不安】とは、高齢であるがゆえ、自身の運転技術に不安を感じているものであった。高齢者の運転技術に影響する要因として、視覚や聴覚の衰え^{14, 15)}、記憶や判断力の低下⁷⁾が示されている。高齢による運転免許返納の意思決定プロセスには、まず、「身体」と「自分」の乖離に直面させられる¹⁶⁾ことが明らかにされている。このことから高齢者は、ハンドルの操作ミスやブレーキとアクセルの踏み間違いといった運転操作不適によって自身の心身機能を自覚することにより運転免許の自主返納につながるといえる。本研究協力者の地方在住高齢者の語りからは、今の運転技術やこれまでの運転経験から大丈夫だろう思う一方、加齢による心身機能の低下が事故へとつながることも認識しており、運転への自信と不安との間で揺れ動きつつ運転を継続していると考えられる。また事故したら家族に迷惑かけるといった語りから、交通事故を起こせば、自身だけでなく、誰かを傷ついたり命を奪うこともあり、家族にも迷惑をかけてしまう

ことを認識している。つまり、これまで交通事故を起こしていないから、まだ大丈夫という気持ちと心身の衰えによる操作ミスで事故引き起こすかもしれないといった不安な気持ちを持ちつつ運転していることが示唆される。

【免許返納による高齢者の自立した生活への支障】とは、地方在住高齢者にとって、地方であるがゆえ、交通の便が悪く、車がないと日常生活が不便になることであった。前にも述べたが、高齢者が免許を保有して車のある生活を今に始めたわけではなく、これまで長年にわたり免許を保有し車のある生活を続けている。つまり、これまでのような自立した生活やその生活の質を保つためには車がなくてはならないものになっていると考えられる。そして、その自立した生活には、通院しながら自身の健康を維持することも含まれている。地方在住高齢運転者にとって、運転免許を自主返納することは、生活だけでなく、健康を維持することにも影響する重大な課題であると示唆される。また、高齢になると身体機能が衰えそれが代替える機能が必要になり、その一つが自動車である。下肢の筋力の低下により、長時間の歩行が困難であっても、自動車を運転することにより解消される。地方在住高齢運転者にとっての免許とは、食事や移動といった日常生活だけでなく、健康を維持するうえでの重要なものである。運転免許自主返納を推進するには、自立した生活ができるよう対策を講じるのみでなく、疾病や障がい維持管理できるような支援が求められる。

【免許返納後のサービス体制の不備】とは、免許返納した後に利用できるサービス体制が整っていないことや免許返納後に利用できるサービスに対する知識がないことであった。65歳以上の免許保有者に占める免許返納の割合の下位の県をみると、福井、山形、長野であり、これらの県は比較的に人口密度の少ない地域である^{5, 17)}。つまり、地方になると車は生活をするうえで必要不可欠のものであることがうかがえる。地域によって運転免許自主返納サポート体制には、バスの割引券や優待券、指定タクシーの運賃割引、送迎バスやコミュニティバスや施設利用の割引がある¹⁸⁾。しかし、移動手段となるバスや電車は、時間が決められていることから、これまでのように自分の都合のよい時間帯に行きたいところに移動できない。自分の生活ペースに合う都合のよいサービスはなく、どうしても

限られた支援に自身の生活ペースを当てはめなければならぬ。特に地方では、バスや電車の本数が少なく限られており、自動車免許を返納しても自分の生活ペースにあったサービス体制が整備されない限り、運転免許自主返納には至らないと考えられる。

2. 民生委員の視点の運転免許自主返納に関する課題

民生委員では、【免許返納に伴う人生の豊かさへの影響】【運転技術や免許返納に関する高齢者本人と周囲の判断基準の相違】【免許返納によって地方で生活する不便さ】【免許返納後のサービス体制の不備】の4つのカテゴリーであった。

【免許返納に伴う人生の豊かさへの影響】とは、免許を返納することによって、楽しかった人生に影響を及ぼすことを懸念したことであった。民生委員の語りから、運転することで、楽しみや人との関わりがあり、その人個人の人生を豊かにするものと考えているとうかがえる。運転免許を自主返納するとその楽しみが失われ、行動が制限され、その結果で認知機能が低下するといった不安をもっている。民生委員は、地域住民の閉じこもりの活動といった地域住民の抱える課題に対して、積極的に取り組む役割がある。地域在住高齢者の外出頻度と閉じこもりの有無の調査結果では、閉じこもりなし群と比較して閉じこもりあり群は、「ドライブ」や「異性との付き合い」の興味が低いことが報告されている¹⁹⁾。認知機能低下と運転中止との因果関係は明らかにされていないものの、外出の頻度と高齢者の閉じこもりとの関連は示されている。このことから運転免許自主返納によって高齢者が社会から孤立することも考えられる。住民の立場に立って相談支援を行う民生委員だからこそ、運転免許自主返納によって近隣住民の人生への影響を懸念していると考えられる。

【運転技術や免許返納に関する高齢者本人と周囲の判断基準の相違】とは、高齢者が自分で感じている運転技術や免許返納に関する判断が周囲とは異なっていることであった。高齢者にとっては日常の運転の習慣からその技術の衰えに気づかないことが考えられる。また、運転技術が衰えていることへの判断基準が低下していることも考えられる。高齢運転者の車に同乗した家族が、運転技術を「危ないと思うことがある」と述べている²⁰⁾。民生委員は、その地域に在住する住民の情報をもっており、高齢運転者や家族の双方からの

意見を聞くこともできる。高齢者本人以外の他者からの情報を得ることができる民生委員だからこそ、高齢者との判断の相違が免許自主返納に至らないと考えていたと思われる。

【免許返納によって地方で生活する不便さ】とは、免許を返納すると高齢者は地方で生活することが難しくなることであった。地方の生活は、近隣に日用品や食料品といった生活に必要な物を購入できる店舗等がなく、車で数十分の移動が必要になる場合がある。民生委員はその地域で生活しており、その地方の特性をふまえた結果、生活するうえで移動手段として免許が必要と感じており、運転免許を返納することで生活が不便になることを身近な課題として捉えていることが示唆される。

【免許返納後のサービス体制の不備】とは、高齢者が免許返納して後に利用できるサービス体制が整っていないことであった。地域のサービス体制の不備や制度に対する課題があることから、免許返納に至らない、また、免許返納を勧められないことが語られていた。民生委員として、地域の現状を知り、地域住民の様々な課題に対応しているからこそ、地域住民に適した支援策を考えていると思われる。また、自分たちにも訪れる心身機能の衰えを見据え、その衰えた機能をシステムで補い自立した生活を送れることを期待していた。近年、自動車の技術発展から、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制などの装置のある安全運転サポート車の普及が進められている²¹⁾。高齢者数はますます増加することが推測されていることから、その現状ににあった社会であって欲しい、技術を発展させて、高齢者であっても安心した運転ができることを期待していたことが示唆される。地域の現状と社会の現状をみて、より良い支援があることを期待していることが考えられる。

3. 専門職者の視点の運転免許自主返納に関する課題

専門職者では、【免許返納による高齢者の精神的・社会的な価値の喪失】【認知機能の低下に伴う本人が自覚しない危険な運転】【免許返納による地方での日常生活の支障と風習の煩わしさ】【免許返納後のサービス体制の不備】の4つのカテゴリーであった。

【免許返納による高齢者の精神的・社会的な価値の喪失】とは、免許を所有していることにより高齢者が

得ている精神・社会的な価値であった。専門職者の語りから、運転することで得られる価値と運転免許を保有していること自体の価値の2つがあると示された。つまり運転することにより、高齢者にどのような価値がもたらされているのか、その価値により免許返納を促すことを躊躇していると考えられる。専門職者は、免許を保有することで高齢者にもたらされる社会的な立場や役割の喪失につながることを課題として捉えていることが示唆される。

【認知機能の低下に伴う本人が自覚しない危険な運転】とは、高齢者が自身の運転技術を自覚しておらず、危険な運転を続けていることであった。専門職者の語りからも、専門職として客観的に運転技術を判断した結果で課題と捉えている。専門職者は、加齢による身体機能や認知機能の衰えが判断でき、現在の状態から今後起こりうる症状や状況の予測できる。しかし、高齢運転者の運転現状や発言、家族の認識から客観的に捉え危機感をもっていないと判断している。専門職者でなければ予測し得ないことだからこそ、危機感をもって支援しようとしていることが示唆される。家族が「運転は危険だが生活のためには仕方ない」、「不安は少しあるが乗らせている」と報告されている²⁰⁾。つまり、不安があるものの、生活のためには仕方ないと諦めている家族への懸念があることも考えられる。また、認知症の高齢運転者は、運転の危険性や中止の必要性を理解することが難しく、車への執着が強い例が報告されている²²⁾。認知機能が低下することにより、自身の運転技術を的確に判断できなくなる。したがって、専門職者としての判断が重要であり、認知機能が低下する以前からの介入が必要になると考えられる。

【免許返納による地方での日常生活の支障と風習の煩わしさ】とは、免許を返納すると地方では高齢者の生活が不便になることであった。専門職者から、地域の風習によって高齢者の価値観や行動が変わることが語られていた。地域で長年生活しているからこそ、その風習に影響を受け、日常生活に支障がでることが示唆される。そして専門職者であるものの、その地域で生活している住民であるがゆえ、その土地の風習が高齢者の日常生活や心身面にどう影響を及ぼすのか推察でき、それらを踏まえたものを課題として捉えていると考えられる。

【免許返納後のサービス体制の不備】では、免許返

納後に利用できるサービス体制が整えられていないことであった。専門職の語りから、地域の現状と現制度と乖離があることを示唆している。また、経済的な理由が挙げられていることから、専門職者として、経済的な現状まで踏み込んだ課題も捉えていた。そして専門職者としては、高齢運転者のみならず家族へも支援しなければならない。しかし、家族への支援を行っていても、支援体制の不備や支援の限界があり、運転免許の自主返納を積極的に進められない現状があることが考えられる。地域在住高齢者や家族が支援を求めてきても、身体機能や認知機能に応じたサービスが不足していれば、支援が困難になる。現行のサービス体制では、地域在住高齢者やその家族が求める支援ができず、現状と必要としているサービス体制に乖離があると感じていることが示唆される。

4. 地方在住高齢者・民生委員・専門職者の各立場からの運転免許自主返納の課題

各立場で共通しない課題の捉え方としては、運転免許に対する考えと運転技術に関することであった。地方在住高齢者は、免許自主返納は自身の自由な意思に基づくものであると考えており、民生委員は免許返納で豊かな人生が失われること、専門職者は精神的・社会的な価値を失うことを課題と捉えていることが示唆される。そして、運転技術については、地方在住高齢者は自身の運転に不安を感じており、民生委員は、高齢運転者と周囲が捉える運転技術が乖離している、専門職者は高齢者や家族が危険な運転技術を認識していないと捉えていた。地方在住高齢にとって運転免許とは、自身の生活するうえで重要なものであると同時に自身の運転に不安をもちつつも、免許保有や免許返納は自身の意思で決めたいと自身の尊厳を主張したものと考えられる。

各立場にほぼ共通した課題の捉え方には、生活するために不便であることや免許返納後のサービス体制の不備があった。しかし、それぞれの立場からその課題の内容はやや異なっていた。生活するために不便であることは、地方在住高齢者は自立した生活や健康管理をするうえで免許自主返納は課題と捉え、民生委員は日常生活や地域の特性から免許返納を課題とし、専門職者は身体機能の側面から生活するうえで免許返納は課題と考えていた。また、支援制度の不備では、地方

在住高齢者は自身の生活に密着した支援体制がないことやそれに対する知識がないことを課題として捉えている。民生委員は地域の特性に沿った支援体制がないことや運転技術をサポートシステムが未開発といった地域の現状と社会の現状から課題として捉え、専門職者は現行の制度と高齢運転者が求めている支援との乖離があることを課題としていることが考えられる。

V. 結論

運転免許自主返納について、地方在住高齢者は、運転免許の所有や返納に関して自由な意思を主張する一方で自身の運転技術に不安を感じていることが明らかになった。民生委員は、運転免許自主返納することにより豊かな人生が失われることや運転技術や免許返納に関する高齢者本人と周囲の判断基準が異なることを課題としていた。専門職者は、免許返納による精神的・社会的な価値の喪失、認知機能低下に伴う本人の自覚しない危険な運転を課題としていたことが示された。そして、地方在住高齢者、民生委員、専門職者からの視点で、日常生活の不便さや運転免許自主返納後のサービス体制の不備が課題にあることが明らかになった。

【謝 辞】

本研究にご協力いただいた高齢者のみなさま、民生委員のみなさま、専門職者のみなさまに心よりお礼申し上げます。

【文 献】

- 1) 朝日新聞デジタル：事故，2019.9.2，
https://www.asahi.com/articles/DA3S13985098.html?iref=pc_ss_date
- 2) 朝日新聞デジタル：事故，2021.3.2，
https://www.asahi.com/articles/ASM65357NM65TIPE004.html?iref=pc_ss_date_article
- 3) 警察庁交通局：令和2年中の交通死亡事故の発生状況及び 道路交通法違反取締り状況等について，2020.3.2，
<file:///C:/Users/Ritsuko/Downloads/%E6%AD%BB%E4%BA%A1%E4%BA%8B%E6%95%852020.pdf>
- 4) 警察庁交通局：道路交通法違反取締り状況等について（平成29年末時点），2021.3.2，
https://www.npa.go.jp/koutsuu/menkyo/kaisei_doukouhou/sekoujokyo2017.pdf
- 5) 警察庁交通局運転免許課：運転免許統計令和元年度版，2021.3.2，
https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r01/r01_main.pdf
- 6) 警察庁交通局：警察庁運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果，平成27年度警察庁委託事業「刻々と変化する交通情勢に即応するための交通安全対策（高齢者講習に係る新たな制度及びその運用の在り方について）に関する調査研究」報告書より，平成27年。
- 7) 石井陽子，成田句生，原田智美，他：高齢者の自動車運転状況と運転に対する思い—後期高齢者運転者への聞き取り調査から—，均衡生活学研究会，7(1)，9-15，2011。
- 8) 豊田泰孝，繁信和恵，池田学：高齢者の自動車運転の実態，老年精神医学雑誌，19，138-143，2008。
- 9) Manabu Ikeda. Attitude of community dwelling elderly people regarding dementia and driving. *The Japanese Bulletin of Social Psychiatry*. 2006; 14(suppl): 155-157.
- 10) Jerri ED, Melissa L, Martinique P, et al. Driving cessation and health trajectories in older adults. *J Gerontol A Biol Sci Med Sci*. 2009; 64A(12): 1290-1295.
- 11) Fonda SJ, Wallace RB, Herzog AR. Changes in driving patterns and worsening depressive symptoms among older adults. *J Gerontol B Psychol Soc Sci*. 2001; 56(6): S343-351.
- 12) Marottoli RA, Mendes de Leon CF, Glass TA, et al. Driving cessation and increased depressive symptoms: prospective evidence from the New Haven EPESSE. *Established Populations for Epidemiologic Studies of the Elderly. J Am Geriatr Soc*. 1997Feb; 45(2): 202-206.
- 13) 笠原幸子，畑智恵美：高齢者の自己決定の関連要因に関する研究—老人福祉センター等を利用している高齢者対象のアンケート調査を通して—，四天王寺大学大学院研究論，14，9-24，2020。
- 14) 金光義弘：高齢運転者における視野異常の実態—視野の経年変化に関する調査的研究を通して—，川崎医療福祉学会誌，13(2)，257-262，2003。

- 15) 古瀬裕次郎, 池永昌弘, 山田陽介, 他: 運転不安を有する高齢運転者の身体機能の特徴—福岡那珂川研究—, 老年精神医学雑誌, 57(4), 475-483, 2020.
- 16) 矢野真沙代, 橋本英樹: 運転免許“自主”返納の意思決定プロセスにおける質的研究: 加齢による自分, 身体, 社会との関係性の変遷, 日本公衆衛生雑誌, 67(11), 811-818, 2020.
- 17) 総務省統計局: 令和2年国勢調査, 2021.7.8, <https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/kekka/pdf/outline.pdf>
- 18) 高齢運転者支援サイト: 運転免許証の自主返納をお考えの方へ～各種特典のご案内～, 2021.7.8, <http://www.zensiren.or.jp/kourei/return/relist.html>
- 19) 安藤亮, 内田陽子: 地域在住高齢者の閉じこもりの有無及び背景条件による興味のある活動の違い, The Kitakanto Medical Journal, 65(3), 211-220, 2015.
- 20) 上村直人, 掛田恭子, 北村ゆり, 他: 痴呆性疾患と自動車運転—日本における痴呆患者の自動車運転と家族の対応の実態について—, 脳と神経 57(5), 409-414, 2005.
- 21) 警察庁: 安全運転サポート車の普及啓発, 2021.7.8, <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anken/education/support-car.html>
- 22) 新井明日奈, 荒井由美子, 松本光央: 認知症高齢者の運転行動の実態—家族介護者からの評価—, 日本医事新報, 4272, 44-48, 2006.