

【ポスター発表】

## A県B町における在宅高齢者の移動現状と支援の方法

## —特に免許返納後について—

○ 九州保健福祉大学大学 児崎 友美 (会員番号 009114)  
山崎 きよ子 (001450), 川崎 順子 (九州保健福祉大学・008566)  
日田 剛 (九州保健福祉大学・007946)

キーワード：中山間地，免許返納者，移動困難者支援方法

## 1. 研究目的

わが国は、急速な少子高齢化により、人口減少社会となり家族規模の縮小化や一人暮らし高齢者の更なる増加が予測される。併せて地域格差により、地方での過疎化が進行している。このような社会背景を踏まえ高齢者の生活に直結する移動困難問題に着目し、その現状と支援の方法を考察することとした。これは、高齢者の運転免許返納者もしくは返納はしていないが自動車運転が事実上困難な者（以下、非運転者）、加えて自動車運転をする認知症高齢者などの問題の対応にも繋がるものであると考えた。

## 2. 研究の視点および方法

研究の視点として、自動車運転者と非運転者の日常生活行為である買い物・病院受診・理美容・介護予防活動等での移動手段や移動範囲、頻度等の実態を明らかにし、その中からニーズを汲みとり、中山間地の高齢者にはどのような移動支援の方法が必要かに焦点を置いた。研究方法として、中山間地であるA県B町にて、福祉系大学の2年生51人が2人1組となり、調査対象者から聴き取り調査を行った。調査対象者は70歳以上の高齢者146人で彼らに対して場所を指定して集合、もしくは自宅訪問による調査とした。これらの調査協力者はあらかじめB町福祉保健課及びB町地域包括支援センター職員が内容を説明し協力依頼をしていたものである。聴き取り調査は、質問票による構造化面接を行い、得られた回答は個別にコード化して入力し統計処理を行った。

## 3. 倫理的配慮

研究説明書を用い面接調査時に研究の目的および方法、本研究により予測される利益と不利益、研究への参加とその撤回、プライバシー保護等について口頭および文書にて説明した。研究参加への同意書を2部準備し、それぞれに署名を貰い1部は調査協力者へ1部は調査者である学生を経由して、筆者らが受け取った後、確認し保管した。本調査は、九州保健福祉大学倫理審査委員会による倫理審査の承認を得た上で実施した。（承認番号 17—028）

#### 4. 研究結果

調査対象者（協力者）の平均年齢は77.5歳で、約2対1で女性の割合が多く、43.1%が無免許者であった。世帯構成は、一人暮らしが32.1%、高齢者世帯が30.8%、同居世帯が36.9%であり、無職の者が多かった。自動車運転者の主な移動手段は、「自家用車」であり、公共交通機関を利用することは殆どなかった。また行動範囲は「B町内と近隣の市町村」であった。主な目的は「買い物」「病院受診」「理美容」「社会活動」であり、頻度は「買い物」が毎日、次に週2～3回、「病院受診」が月に1回、「理美容」が2～3ヶ月に1回、「社会活動」が週単位で1回、次に毎日、次に2～3回の順であった。「月平均のガソリン代」は、1万円未満の者が多かった。無免許者の主な移動手段は、子どもの運転、次いで配偶者の運転の順に多く、移動範囲はB町内が最も多く次に隣町であった。目的は、買い物、病院受診、理美容であり、頻度は買い物が週に1回、次いで2回であり、病院受診は月に1回が最も多く、理美容も月に1回が最も多かった。無免許者の生活場面での移動経費は3,000円未満の者が多かった。また、無免許者の主な移動手段も公共の交通機関や隣人の人を頼るのではなく親族に頼る者が多かった。

結果、無免許者は、自動車運転者に比べ買い物や社会活動に行く頻度が少なく範囲が狭かった。中山間地において、自動車運転ができないと日常生活活動の移動範囲や頻度が小さくなり活動性が低下することが示唆された。

#### 5. 考察

今回の調査から、無免許になると社会活動の参加がほぼ無くなり、介護予防複合施設はほぼ利用しないこと、既存の公共の交通機関やコミュニティバスの利用もほぼないことが明らかとなった。以上を踏まえて非運転者には日常生活を支援するための公的移動手段が必要であることが示唆された。そこで移動支援の方法には、次の7項目の検討が必要であると考へた。第一に移動支援の対象者は、無免許者（運転免許返納者を含む）にする。第二に送迎車は一般的な乗用車とし、対象者の自宅まで直接送迎を行う形式にする。第三に利用頻度は基本的に週1回とし、地域によって曜日や送迎時間を予め設定しておく。第四にB町の場合、介護予防複合施設を終点とし、拠点とする。第五に介護予防複合施設から町内への巡回バスを運行させ、利用者が自由に町内を移動できるようにする。第六に町外へ用事のある者のために既存の公共交通機関（主にバス）と乗り継ぎ時間の調整を図る。第七に利用料金は、月に5,000円程度以下に設定することが望ましいであろうことである。この移動支援の方法は、町全体を介護予防施設に見立て、無免許高齢者らの移動の手段や機会を確保することで社会活動量が増加することを目的とした。

本研究では、移動支援方法の作成までに留まっている。今後、本移動支援方法を用いて実際に運用することで、運行ルートや運行回数、時間や料金、コーディネーターの配置等様々な試行が必要になることが示唆された。