

# 後期高齢者の自動車運転と足の衰えの自覚・運動習慣の実態調査より考察

## 高齢者の自動車運転への予防的支援を考える 1 報

竜王真紀（甲賀市）

### 【はじめに】

高齢者ドライバーによる交通事故対策は極めて現代的な喫緊の課題である。しかしながら、高齢化が進み交通の不便な地域においては年を老いてからでも自動車運転をしなければ生活できない現状がある。

本調査では、Y 地域の後期高齢者の自動車運転の足の衰えの自覚、運動習慣の実態把握をした。その結果を踏まえ、高齢者の生活行動やニーズに合った自己実現支援、自身の危機管理への啓発も踏まえた予防的支援のありかたを検証し、地域の課題解決の提言に繋げることを目的とする。一報では、個人への働きかけを考察したい。

### 【地区概況と対象】

本調査の Y 地区は、人口は 808 人、65 歳以上高齢化率は 44.3%、後期高齢化率 22.4%で、集落によっては高齢化率は 69%を超えている。学区の中心となる地区(市民センター所在地)までが、3 ㎞を超える地区が 2 か所、1 ㎞を超える地区が 3 か所、土地の傾斜もあり、交通が不便な地域であるために、1 人に 1 台は自家用車を持っている現状である。

### 【調査方法】

(時期) 令和 2 年 9 月 10 日～30 日

(調査方法) 地区役員 9 名が 181 名に配布、回収は個人が郵送での返送か、市民センターまで持参。無記名であるが、居住する地区名、年齢、性別は記載。なお、本調査は、地域課題の解決のための調査であり、個人情報保護し人権に配慮することを書面で伝え、同意を得て実施している。

(調査内容) 5 歳刻みの年齢階級別、男女別に①足の衰えの自覚の有無②週に 1 回以上の運動習慣の有無③自動車運転をしているか否か④a-1 自動車運転の用途⑤a-2 何歳まで運転する予定か の項目

### 【調査結果】

回収 157 名(回収率 86.7%)有効回答 154

- ① 全体で 77.2%の者が足の衰えを自覚している
- ② 年齢階級を 5 歳刻みにすると、75 歳～79 歳までは全体で 66.5%が足の衰えを自覚し、90 歳以上では全体で 97.0%が男女とも足の衰えを自覚している。男女差は少ない。
- ③ 全体で 48.0%の者が運動習慣あると言っている。
- ④ 運動習慣を男女別、年齢階級別にみると、男性は 80 歳～84 歳代が 68.0%と一番高く、女性は 75 歳～79 歳代が 58%で一番高い。
- ⑤ 後期高齢者の 54.5%が自動車運転をしている。
- ⑥ 自動車運転を男女別、年齢階級別でみると、75 歳～79 歳代では、男性は 85%、女性は 74%と男女差は見られないが、80 歳代になれば、女性の運転は 44%に対して、男性は 84%と男女差がある。
- ⑦ 「何歳まで運転する予定か」について自動車運転している 75 歳～79 歳の 40 名に問うと、「85 歳まで運転したい」と答えたものが、15 名(37.5%)いる。
- ⑧ 自動車運転している群(以下「運転群」と記す)は、していない群に比べて有意に「運動習

慣がある」

- ⑨ 運転群は、運転していない群に比べて有意に「足の衰えを感じていない」

【考察】 今回の調査結果として、年齢とともに足の衰えの自覚割合は高くなっており、痛み、歩行速度の遅さ、つまづきやすさ、持久力のなさが主訴として聞かれたが、自動車運転の実態としては、年齢が高くなってでも自動車を運転していた。特に男性の 80 歳～89 歳が顕著であった。運転の用途は、買い物、通院、付き合い等、齢を取りながらも自動車運転している、しなければならぬ生活に基づく過疎地域の事情があることがわかる。

一方、「自動車運転と筋力低下」「自動車運転と運動習慣」の相関を見ると、自動車運転をしている群のほうが、筋力低下の自覚がなく、運動習慣があるといった相関が見られ、運転しているもののほうが、活動的で元気であるという結果となった。ただし、足の衰えはあくまでも自覚であったので、客観的なデータではないことの課題はある。また、NEXCO 東日本<sup>(1)</sup>が行った運転意識調査において、「75 歳以上の高齢者は一般の世代より「運転に自信がある」と答えているものが多い」との報告のように、Y 地区における 75 歳以上の高齢者についても「自分の運転は大丈夫」といった過信があることも否定できない。

以上のことを鑑みると、過疎地域で暮らす自動車運転する高齢者はいかに運転に必要な力を維持していくか、事故を起こさない身体づくりを考える必要がある。

竹原<sup>(2)</sup>は、「運転機能に及ぼす影響は加齢に伴う認知機能の低下と共に移動能力や聴覚、視覚機能の低下、薬剤服用による影響などの身体機能の低下にも着目すること」も指摘している。まずは事故を起こさないためにも、高齢者自身が運転に必要な筋力、歩行速度、TUG、認知力を知るための TMT を知る機会である体力測定の手続きが必要だと思われる。

必要なトレーニングについてであるが、高崎ら<sup>(3)</sup>は、「自動車のペダル操作には内腹斜筋の活動が必要である」と述べているように、自動車運転に必要な内腿や腿裏、大殿筋の柔軟性、骨盤や背骨を中心とした体幹バランス、注意分割能力向上のコグニサイズなどをメニューに入れていくことも必要である。

### 【今後の課題】

過疎地域における自動車運転の課題は、個人個人の心理的な要素もある。また地域全体からのアプローチも必要である。続報で延べていきたい。

### 【引用・参考文献】

- 1) NEXCO 東日本 逆走・車の安全運転に関する三世代調査 2019. 2
- 2) 竹原格 高齢者の自動車運転 加齢に伴う身体機能低下への対応 日本老年医学会雑誌第 55 巻第 2 号 2018
- 3) 高崎恭輔他 車の運転動作を考える～ペダル操作に必要な体幹筋の活動に着目して～関西理学 2009. 9. 35～40