

論 文 要 旨

鹿児島大学

Meaningful Activities and Psychosomatic Functions in Japanese Older Adults after Driving Cessation

(運転中断後の日本人高齢者における重要とする活動と心身機能)

氏 名： 中村 篤

【はじめに】

高齢者の運転中断に関する報告では、筋骨格や神経学的問題や認知機能の低下が運転中断につながるとの報告がある。一方で運転中断によって身体機能の低下、抑うつ・フレイル・死亡率などのリスクが増加するという報告もある。さらには、経済的な理由などの環境要因も運転中断には影響を及ぼす可能性があり、運転中断の状況を検討する際は、複雑な相互作用を考慮する必要があると考えられる。

高齢者が運転を中断することにより活動参加や行動範囲等においても変化が生じると予想されるが、高齢者が意味のある活動に従事することは、抑うつや満足度に寄与するとの報告がある。しかし、運転の有無によって、高齢者が重要とする活動に違いがあるのかについては明らかにされていない。本研究の目的は、地域在住高齢者の運転状況の違いにおける重要とする活動と心身機能について明らかにすることである。

【方法】

解析の対象は、鹿児島県垂水市における垂水研究2018に参加した地域在住高齢者594名であった。今回の解析において、脳卒中や認知症の既往がある者、主要データの欠損者は除外した。重要とする活動の調査には、作業選択意思決定支援ソフト (Aid for Decision-Making in Occupation Choice : ADOC) を用い、さらに活動に対する満足度と遂行度をそれぞれ5段階と10段階で評価した。その他、握力、抑うつ、認知機能、活動能力などを含む心身機能に関するデータを得た。その後、参加者を運転中 (549名) と運転中断後 (45名) の2グループに分けた。両群を比較し、運転状況によって重要とする活動や心身機能等に差があるかを解析し、さらに性差による影響を排除するため、女性のみでも同様の解析を行った。さらに運転中のグループについては、運転頻度に応じて高頻度グループ (387名, 6-7日/w)、中頻度グループ (119名, 3-5日/w)、低頻度グループ (42名, 2日以下) の3つに分け、同様の解析を行った。

【結果】

運転中断後のグループでは、握力 ($p < 0.001$) とJST-IC ($p < 0.001$) の得点が有意に低かった。さらに、アパシー ($p = 0.009$) 及び身体的 ($p = 0.001$) ・社会的フレイル ($p = 0.002$) の割合は、運転中断群で有意に多い結果となった。意味のある活動に関して、運転中のグループにおける仕事/教育の割合は、運転中断後のグループよりも有意に多かった (運転中: 5.9%, 運転中断後: 1.4%, $p < 0.05$)。また、運転中断後のグループにおける家庭生活の割合は、運転中のグループよりも有意に多かった (運転中: 16.3%, 運転中断後: 27.9%, $p < 0.05$)。運転中のグループにおける運転頻度の減少は、低い握力や興味・関心の低下及び活動能力の低下と関連することが示唆された。

【まとめ】

本研究では、運転状況により意味のある活動に差があることが示唆された。また運転中断後のグループでは、握力や活動能力の得点の低下に加え、アパシーや身体的・社会的フレイルの割合が多くみられた。これらの結果から、運転中断を検討している高齢者については、重要とする活動を考慮しつつ、握力や活動能力等に配慮した支援を検討する必要があると考えられた。