別記様式第19号（第32条第２項関係）

論 文 審 査 の 要 旨

報告番号	保研 第 44 号		氏 名	赤井田 将真
審査委員	主 査	田平 隆行		
	副 査	宮田 昌明	副 査	榊間 春利
	副 査	永野 聡	副 査	古島 大資

Title : Importance of Lifestyle Activities for Older Adults' Psychosomatic Functions After Driving Cessation: Interpretation by a Mixed-Methods Study

タイトル：高齢者の運転中止後の心身機能に対する生活習慣の重要性：混合研究による解釈

【背景】

高齢者の自動車運転の中止は、生活空間の狭小化や要介護発生のリスクの増加が指摘されている。本研究の目的は、運転実施状況および生活活動と身体機能、筋量、抑うつの関連を調査すること、および運転中止後であっても多様な生活活動に取り組むために重要とされる要素を検討することとした。

【方法】

本研究は、混合研究法による説明的順次デザインを採用した。量的解析では、垂水研究(2019年または2021年)に参加した60歳以上の中高齢者672名を解析対象とした。運転状況は運転継続群と運転中止群の２群に分類した。生活活動は12の生活活動の実施の有無を聴取した。実施している生活活動の合計該当数から生活活動への関与多群、関与少群の２群に分類した。運転状況と生活活動を組み合わせ、４群に分類した。身体機能は、握力と通常歩行速度、筋量は四肢骨格筋指数、抑うつ（GDS-15）を評価した。身体機能、筋量、抑うつと運転状況および生活活動の関連について共分散分析を行った。質的解析では量的解析に含まれる者の内、運転を中止して2年以内の者6名(平均年齢80.8±4.2歳、男性100%)を解析対象とした。データの収集はインタビュー調査により行った。質的解析はテキストマイニングでは形態素解析および共起ネットワーク図の作成、カテゴリー名導出は質的帰納的分析を行った。

【結果】

共分散分析の結果、運転中止群の生活活動への関与多群(1.2±0.2 m/s)は、運転中止群の生活活動への関与少群(1.0±0.3 m/s)に比べ歩行速度が有意に速かった($F=14.9$、$p<0.001$)。GDS-15のスコアは、運転継続群の生活活動への関与多群(2.0±1.9点)は運転継続群の生活活動への関与少群(3.6±3.0点)および運転中止群の生活活動関与少群(4.0±2.4点)に比べ有意に低いスコアであった($F=22.1$、$p<0.001$)。握力およびASMIは運転状況および生活活動において有意な差は認められなかった。運転中止後に、生活活動に取り組むための重要な要素として、1）自律行動を促進する環境、2）地域資源を生かした日課、3）自発的な行動を伴う地域資源の活用、4）現状と予測を踏まえた外出による社会参加、5）地域社会での役割の認識、6）活動に必要な歩行能力、7）活動の機会の7つのカテゴリーが作成された。

【結論】

運転を中止した者であっても生活活動への関与が多い者は、関与が少ない者に比べ、歩行速度が速いことが示唆された。自動車運転を中止した高齢者において多様な生活活動に取り組むために、自律的な行動を促す環境の存在や、地域および自己資源を活用し、地域社会へ積極的に参加することが重要な要素として示唆された。

審査の結果、５名の審査委員は、本論文は、適切な研究計画に沿って実施され、社会的意義を有する報告であることから、博士（保健学）の学位論文としての価値を十分に有すると判定した。