

総 説

認知症ドライバーの運転に関する意識調査

A survey of attitudes and knowledge for drivers with dementia

渡辺智之¹⁾, 小長谷陽子¹⁾, 藤掛和広¹⁾, 宮尾 克²⁾, 柴山漠人³⁾

- 1) 認知症介護研究・研修大府センター
- 2) 名古屋大学情報連携基盤センター
- 3) 晴和会 あさひが丘ホスピタル

Tomoyuki Watanabe¹⁾, Yoko Konagaya¹⁾, Kazuhiro Fujikake¹⁾, Masaru Miyao²⁾ and Hiroto Shibayama³⁾

- 1) Obu dementia care research and training center, Japan.
- 2) Information technology center, Nagoya University, Japan.
- 3) Asahigaoka hospital, Japan.

キーワード: 認知症、高齢者、運転、ドライビング・シミュレーター

Key words: dementia, elderly people, driving, driving simulator

はじめに

近年、高齢者ドライバーの急速な増加とともに、交通事故が増加するなど「車社会」に「高齢化社会」が絡み合って新たな問題が生じている。自動車および原動機付自転車の死亡事故の第1当事者となった運転者の総数に占める65歳以上の割合は、1994年に9.1%であったが、10年後の2004年には15.7%と年々増加している¹⁾。また、2003年には全国の65歳以上の運転免許証保有者は870万人を越え、65歳以上の在宅高齢者の認知症有病率を約4-6%とすると、35万人以上の高齢ドライバーに認知症の可能性がある²⁾。このように、認知症ドライバーの増加によって、重大な事故の増加などの問題が深刻化する懸念がある。最近では、認知症ドライバーに関する問題が各メディアでクローズアップされるようになり、問題解決に向けた取り組みが急務となっている。

しかしながら、運転に必要な認知機能の低下を自覚せずに運転を続けている高齢者は相当数いるにも関わらず、それを把握するシステム、安全指導の徹底、および運転中止後の適切な対応はまだ不十分である。また、認知症ドライバーの運転能力の評価手法に関する信頼性・妥当性の高いエビデンスも少ない。したがつ

て、認知症ドライバーによる運転が危険であると客観的に判断する手法だけでなく、運転を中止した後に自動車から公共交通機関などの代替交通手段への移行がいかにうまく行われるかを検討することが重要である。

そこで、本稿では日常の運転状況と認知症ドライバーに関する諸問題についての認識を明らかにすることを目的として、アンケートによる意識調査の結果について述べる。

認知症ドライバーに関する意識調査

A県に住む運転免許証を保有し、現在も運転をしている健常者を対象に、日常の運転状況や認知症ドライバーに関するアンケート調査を行った。アンケートは平成18年9月に実施し、研究参加の同意が得られた者に対して多肢選択問題による無記名アンケートを自記式にて実施した。なお、本研究では年齢を「30歳未満(若年層)」、「30-64歳(中年層)」、「65歳以上(高齢層)」の3つに分類した。対象者は、男性82名(30歳未満:27名、30-64歳:30名、65歳以上:25名)、女性53名(30歳未満:11名、30-64歳:37名、65歳以上:5名)の計135名であり、平均年齢(標準偏差)は、男性:45.2(19.1)歳、女性:44.4(15.1)

歳であった。

アンケートでは、年齢、性別の基本特性の他に、質問項目 1) 運転は上手な方だと思いますか、2) 以前と比べて運転技術にどのくらい変化がありましたか、3) 運転できないと日常生活に困りますか、4) 運転免許証

の返納を考えたことがありますか、5) 認知症ドライバーによる事故が増加していることを知っていますか、6) 認知症の人は、国から免許証を取り消されることを知っていますか、7) ドライビング・シミュレーター(Driving Simulator: 以下、DS) を知っていますか、

表1 アンケート内容

1. 運転は上手な方だと思いますか?	1. 思う 2. すこし思う 3. あまり思わない 4. 思わない
2. 以前と比べて運転技術にどのくらい変化がありましたか?	1. (技術が) 落ちた 2. すこし落ちた 3. 上がった 4. すこし上がった 5. 変わらない
3. 運転できないと日常生活に困りますか?	1. 困る 2. すこし困る 3. あまり困らない 4. 困らない
4. 運転免許証の返納を考えたことがありますか?	1. ある 2. すこしある 3. あまりない 4. ない
5. 認知症ドライバーによる事故が増加していることを知っていますか?	1. 知っている 2. すこし知っている 3. あまり知らない 4. 知らない
6. 認知症の人は、国から免許証を取り消されることを知っていますか?	1. 知っている 2. すこし知っている 3. あまり知らない 4. 知らない
7. 「ドライビング・シミュレーター」を知っていますか?	1. 知っている 2. すこし知っている 3. あまり知らない 4. 知らない
8. 70歳以上の方は、免許証更新時に運転適性検査を実施する高齢者講習が義務付けられていることを知っていますか?	1. 知っている 2. すこし知っている 3. あまり知らない 4. 知らない
9. 高齢者講習では、ドライビング・シミュレーターを使って運転適正検査を行うことを知っていますか?	1. 知っている 2. すこし知っている 3. あまり知らない 4. 知らない
10. ドライビング・シミュレーターで運転能力を適切に評価できると思いますか?	1. 思う 2. すこし思う 3. あまり思わない 4. 思わない
11. 認知機能テストで自動車の運転の可否を適切に評価できると思いますか?	1. 思う 2. すこし思う 3. あまり思わない 4. 思わない
12. 自動車の運転をやめるきっかけはどんなときですか? (複数回答可)	<ol style="list-style-type: none"> 1. シミュレーターや認知機能テストによる運転能力評価で判定されたとき 2. 公共交通機関が充実されたとき (電車・バスなどのアクセス、運行本数など) 3. 免許証を返納した人に対する公共交通機関の運賃割引制度ができたとき 4. 補助金の受給制度ができたとき 5. 事故を起こしたとき 6. 外出時にボランティアによる援助が受けられるとき 7. 段階的に免許証の交付が制限される制度ができたとき 8. 納得のいく説明を受けたとき 9. やめることはできない 10. その他

表2：アンケート調査結果 [人数(%)]

質問項目	30歳未満	30-64歳	65歳以上	合計
1) 運転は上手な方だと思いますか?				
思う	3 (7.9%)	10 (14.9%)	7 (23.3%)	20 (14.8%)
すこし思う	9 (23.7%)	19 (28.4%)	10 (33.3%)	38 (28.1%)
あまり思わない	18 (47.4%)	31 (46.3%)	12 (40.0%)	61 (45.2%)
思わない	8 (21.1%)	7 (10.4%)	1 (3.3%)	16 (11.9%)
合計	38 (100.0%)	70 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
2) 以前と比べて運転技術にどのくらい変化がありましたか?				
落ちた	2 (5.3%)	1 (1.5%)	4 (13.3%)	7 (5.2%)
すこし落ちた	2 (5.3%)	15 (22.4%)	16 (53.3%)	33 (24.4%)
上がった	6 (15.8%)	6 (9.0%)	0 (0.0%)	12 (8.9%)
少し上がった	14 (36.8%)	11 (16.4%)	1 (3.3%)	26 (19.3%)
変わらない	14 (36.8%)	34 (50.7%)	9 (30.0%)	57 (42.2%)
合計	38 (100.0%)	70 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
3) 運転できないと日常生活に困りますか?				
困る	21 (55.3%)	47 (70.1%)	27 (90.0%)	95 (70.4%)
すこし困る	9 (23.7%)	16 (23.9%)	3 (10.0%)	28 (20.7%)
あまり困らない	5 (13.2%)	3 (4.5%)	0 (0.0%)	8 (5.9%)
困らない	3 (7.9%)	1 (1.5%)	0 (0.0%)	4 (3.0%)
合計	38 (100.0%)	70 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
4) 運転免許証の返納を考えたことがありますか?				
ある	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (6.7%)	2 (1.5%)
すこしある	1 (2.6%)	1 (1.5%)	2 (6.7%)	4 (3.0%)
あまりない	2 (5.3%)	4 (6.0%)	3 (10.0%)	9 (6.7%)
ない	35 (92.1%)	62 (92.5%)	23 (76.7%)	120 (88.9%)
合計	38 (100.0%)	70 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
5) 認知症ドライバーによる事故が増加していることを知っていますか?				
知っている	8 (21.1%)	37 (55.2%)	22 (73.3%)	67 (49.6%)
すこし知っている	8 (21.1%)	10 (14.9%)	4 (13.3%)	22 (16.3%)
あまり知らない	10 (26.3%)	10 (14.9%)	3 (10.0%)	23 (17.0%)
知らない	12 (31.6%)	10 (14.9%)	1 (3.3%)	23 (17.0%)
合計	38 (100.0%)	70 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)

表2：アンケート調査結果 [人数(%)] (つづき)

質問項目	30歳未満	30~64歳	65歳以上	合計
6) 認知症の人は、国から免許証を取り消されることを知っていますか？				
知っている	6 (15.8%)	16 (23.9%)	7 (23.3%)	29 (21.5%)
すこし知っている	5 (13.2%)	9 (13.4%)	6 (20.0%)	20 (14.8%)
あまり知らない	3 (7.9%)	12 (17.9%)	6 (20.0%)	21 (15.6%)
知らない	24 (63.2%)	29 (43.3%)	11 (36.7%)	64 (47.4%)
未回答	0 (0.0%)	1 (1.5%)	0 (0.0%)	1 (0.7%)
合計	38 (100.0%)	67 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
7) 「ドライビング・シミュレーター」を知っていますか？				
知っている	21 (55.3%)	24 (35.8%)	10 (33.3%)	55 (40.7%)
すこし知っている	5 (13.2%)	15 (22.4%)	7 (23.3%)	27 (20.0%)
あまり知らない	3 (7.9%)	10 (14.9%)	3 (10.0%)	16 (11.9%)
知らない	9 (23.7%)	18 (26.9%)	10 (33.3%)	37 (27.4%)
合計	38 (100.0%)	67 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
8) 70歳以上の方は、免許更新時に運転適性検査を実施する高齢者講習が義務付けられていることを知っていますか？				
知っている	17 (44.7%)	38 (56.7%)	27 (90.0%)	82 (60.7%)
すこし知っている	3 (7.9%)	14 (20.9%)	2 (6.7%)	19 (14.1%)
あまり知らない	6 (15.8%)	5 (7.5%)	0 (0.0%)	11 (8.1%)
知らない	12 (31.6%)	10 (14.9%)	1 (3.3%)	23 (17.0%)
合計	38 (100.0%)	67 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
9) 高齢者講習では、ドライビング・シミュレーターを使って運転適正検査を行うことを知っていますか？				
知っている	6 (15.8%)	14 (20.9%)	14 (46.7%)	34 (25.2%)
すこし知っている	4 (10.5%)	8 (11.9%)	2 (6.7%)	14 (10.4%)
あまり知らない	9 (23.7%)	18 (26.9%)	5 (16.7%)	32 (23.7%)
知らない	19 (50.0%)	27 (40.3%)	9 (30.0%)	55 (40.7%)
合計	38 (100.0%)	67 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
10) ドライビング・シミュレーターで運転能力を適切に評価できると思いますか？				
思う	2 (5.3%)	5 (7.5%)	7 (23.3%)	14 (10.4%)
すこし思う	10 (26.3%)	35 (52.2%)	14 (46.7%)	59 (43.7%)
あまり思わない	17 (44.7%)	18 (26.9%)	5 (16.7%)	40 (29.6%)
思わない	9 (23.7%)	9 (13.4%)	4 (13.3%)	22 (16.3%)
合計	38 (100.0%)	67 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)

表2：アンケート調査結果 [人数(%)] (つづき)

質問項目	30歳未満	30-64歳	65歳以上	合計
11) 認知機能テストで自動車の運転の可否を適切に評価できると思いますか?				
思う	1 (2.6%)	6 (9.0%)	13 (43.3%)	20 (14.8%)
すこし思う	15 (39.5%)	34 (50.7%)	10 (33.3%)	59 (43.7%)
あまり思わない	16 (42.1%)	20 (29.9%)	4 (13.3%)	40 (29.6%)
思わない	6 (15.8%)	7 (10.4%)	3 (10.0%)	16 (11.9%)
合計	38 (100.0%)	67 (100.0%)	30 (100.0%)	135 (100.0%)
12) 自動車の運転をやめるきっかけはどんなときですか? (複数回答可) *				
シミュレーターや認知機能テストによる運転能力評価で判定されたとき	11 (28.9%)	32 (47.8%)	15 (50.0%)	58 (43.3%)
公共交通機関が充実されたとき	17 (44.7%)	24 (35.8%)	7 (23.3%)	48 (35.8%)
免許証を返納した人に対する公共交通機関の運賃割引制度ができたとき	10 (26.3%)	16 (23.9%)	2 (6.7%)	28 (20.9%)
補助金の受給制度ができたとき	3 (7.9%)	7 (10.4%)	0 (0.0%)	10 (7.5%)
事故を起こしたとき	18 (47.4%)	25 (37.3%)	10 (33.3%)	53 (39.6%)
外出時にボランティアによる援助が受けられるとき	7 (18.4%)	7 (10.4%)	0 (0.0%)	14 (10.4%)
段階的に免許証の交付が制限される制度ができたとき	6 (15.8%)	17 (25.4%)	14 (46.7%)	37 (27.6%)
納得のいく説明を受けたとき	14 (36.8%)	31 (46.3%)	10 (33.3%)	55 (41.0%)
やめることはできない	4 (10.5%)	7 (10.4%)	5 (16.7%)	16 (11.9%)
その他	1 (2.6%)	3 (4.5%)	5 (16.7%)	9 (6.7%)

* (%)は各年齢区分の人数 (30歳未満: 38人、30-64歳: 67人、65歳以上: 30人、合計: 135人) に対する割合

- 8) 70歳以上の方は、免許証更新時に運転適性検査を実施する高齢者講習が義務付けられていることを知っていますか、9) 高齢者講習では、DSを使って運転適正検査を行うことを知っていますか、10) DSで運転能力を適切に評価できると思いますか、11) 認知機能テスト（認知症の疑いがあるかどうかを評価するテスト）で自動車の運転の可否を適切に評価できると思いますか、12) 自動車の運転をやめるきっかけはどんな

ときですか（複数回答可）について尋ね（表1）、運転状況と認知症ドライバーの問題に対する認識（表2）について考察した。

1) 運転は上手な方だと思いますか

運転が上手だと思っている人は、若年、中年層では全体に占める割合は小さい。中年層では「思う」（10名（14.9%））、「すこし思う」（19名（28.4%））と回

答した人が全体の半数に満たないのに対し、高齢者層では半数以上（「思う」（7名（23.3%））、「少し思う」（10名（33.3%））であった。高齢ドライバーの特徴については、身体的・生理的機能（視力、筋力、瞬発力など）の低下を含め、多角的に検討されており、運転に必要とされる認知機能（特に注意力、視空間構成力、問題解決力など）についても加齢に伴って低下し、運転にも影響すると考えられる³⁾⁶⁾。しかし、若年、中年層よりも高齢層の方が運転に自信がある人が多い傾向にあり、これは運転経験が長いためであると考えられる。

2) 以前と比べて運転技術にどのくらい変化がありましたか

若年、中年層では以前と比べて運転技術が「落ちた」、「すこし落ちた」と回答した人の割合は小さかったが、高齢層では「落ちた」（4名（13.3%））、「すこし落ちた」（16名（53.3%））と回答した人が全体の半数以上であった。一方、前述の1) 運転は上手な方だと思いますかの問いには、高齢層で運転が上手な方だと回答している人が多い。実際に、運転技術が「落ちた」、「すこし落ちた」と回答した高齢者のうち、質問1)で運転が上手だと「思う」、「すこし思う」と回答した人はそれぞれ5名（25%）、7名（35%）おり、3割程度の高齢者は以前よりは運転技術が落ちたと自覚をしているものの、まだ運転には自信があると思っているとみられる。そのため、運転能力を客観的に評価する手段によって、現在の運転能力を自覚することが必要であり、適切な運転能力評価が可能なDSや認知機能テストなどの開発が重要となる。

3) 運転できないと日常生活に困りますか

高齢層ではほとんどの人が、運転できないと日常生活に「困る」と回答し（27名（90.0%））、若年、中年層でも運転ができないと日常生活に支障が出ると回答した人が半数以上であった（30歳未満：21名（55.3%）、30-64歳：47名（70.1%））。年齢にかかわらず自動車は日常生活に必要不可欠であると考えている人が多く、自動車の運転をすぐにやめることは難しいと考えられる。特に、公共交通機関が発達していない地域に住む人にとって、自動車以外の移動手段が少ないことが日常生活における自動車への依存を高めていると考えられる。実際、自動車の運転ができなくなった場合に日

常生活上「非常に困る」と回答した人が、都市部よりも地方都市部および山間部に住む人が多いという報告もあることから^{2),7)}、まずは自動車の運転をしなくても良い環境を作り、自動車に代わる移動手段の整備・確保をすることが必要である。

4) 運転免許証の返納を考えたことがありますか

どの年代もほとんどの人が運転免許証の返納を考えたことが「ない」と回答した（30歳未満：35名（92.1%）、30-64歳未満：62名（92.5%）、65歳以上：23名（76.7%））。中でも高齢層で返納を考えたことが「ある」（2名（6.7%））、「すこしある」（2名（6.7%））と回答した人はごくわずかであり、自分で運転ができる間は免許証の返納は考えていない人が多い。1998年4月に免許返納制度が制定され、個人の申請により、運転免許証を返納することが可能となった^{8),9)}。しかし、東京都の48万人を対象とした調査では、免許証を返納した高齢者は257人で0.5%にすぎないといった報告もあり、現行の法律では高齢者の免許証に関わる対策としての実効性は低いと考えられる¹⁰⁾。

5) 認知症ドライバーによる事故が増加していることを知っていますか

高齢層では「知っている」と回答した人が大部分を占めた（22名（73.3%））。一方、中年層では「知っている」人が約半数であり（37名（55.2%））、若年層では「すこし知っている」人も含めても半数以下にすぎなかつた（16名（42.2%））。我々がこれまでに実施した同様の調査¹¹⁾でも、若年、中年層では知っていると回答した人は少なく、この調査から約1年経過した今回の調査においてもさほど変化がなかった。今後は、認知症の人の運転に関する情報提供や啓発活動をさらに積極的に実施し、高齢者以外の世代にも知ってもらう必要があろう。また、認知症ドライバーの問題は本人だけではなく、家族や周りの人たちの理解も必要であり、このような意味でも多くの人が現状を知ることが重要である¹²⁾。

6) 認知症の人は、国から免許証を取り消されることを知っていますか

若年、中年層では「知らない」（30歳未満：24名（63.2%）、30-64歳：29名（43.3%））、「あまり知らない」（30歳未満：3名（7.9%）、30-64歳：12名（17.9%））

人が大部分を占めており、高齢層でも約半数が「知らない」（11名（36.7%））、「あまり知らない」（6名（20.0%））と回答した。我々のこれまでの調査⁸⁾においても、前述の5)認知症ドライバーによる事故が増加していることを知っていますかの質問と同様に、多くの人が「知らない」と回答した。2002年6月の道路交通法改正によって「公安委員会は痴呆症（認知症）患者の運転免許証を停止、あるいは取り消すことができる」ようになった^{1), 13)}ことを知る機会が少ないと考えられ、認知症ドライバーの事故の実態も含めた情報提供の場を増やすことが認知症ドライバーへの関心に繋がるのではないかだろうか。しかし、どのような基準で認知症ドライバーを判定し、どのような評価手法で運転中止を判断するのかといった具体的な指針は示されていないのが現状であり¹⁴⁾⁻¹⁷⁾、今後の検討課題となっている。

7) DS を知っていますか

どの年代も「知っている」、「すこし知っている」と回答した人は半数以上（30歳未満：26名（68.5%）、30-64歳：39名（58.2%）、65歳以上：17名（56.6%））であった。本調査では、実際のDSの写真を提示して質問したため、DSという名前だけではわからなかつた人も写真を見て理解した人が増えたのではないかと思われる。DSは走行風景などリアリティに欠けるため、DSを用いた運転能力評価の際に困惑や違和感が大きくなったり、いわゆる「シミュレーター酔い」といわれる気分不良を起こしやすくなり、適切に運転能力を評価できない場合も出てくる¹⁸⁾。そのため、運転能力評価のツールの一つとしてDSを考えていくとき、もっとDSを体験できる機会を増やし、手軽に運転能力をチェックできるDSを開発する必要があろう。

8) 70歳以上の方は、免許更新時に運転適性検査を実施する高齢者講習が義務付けられていることを知っていますか

高齢者層では大部分が「知っている」（27名（90.0%））と回答した。年代が若くなるにつれて「知らない」と回答する人の割合が大きい（30歳未満：12名（31.6%）、30-64歳：10名（14.9%）、65歳以上：1名（3.3%））。若年、中年層の認知度が低い理由の一つとして、高齢者講習に対して現実味がなく、関心が薄いことが考えられる。我が国では、1998年4月より免

許保有者の申請による運転免許証の自主返納制度が定められ、同年10月から「75歳以上」を高齢者講習の受講対象者として実施していたが、2001年の道路交通法改正により、2002年6月から「70歳以上」に引き下げて実施されるようになった¹³⁾。しかし、本調査の対象者の65歳以上の中でも「知らない」と回答した人が若干名いたため、これから対象となる高齢者への周知も必要である。

9) 高齢者講習では、DSを使って運転適正検査を行うことを知っていますか

若年、中年層では半数以上が「知らない」（30歳未満：19名（50.0%）、30-64歳：27名（40.3%））、「あまり知らない」（30歳未満：9名（23.7%）、30-64歳：18名（26.9%））と回答した。高齢層でも、半数近くが「知らない」（9名（30.0%））あるいは「あまり知らない」（5名（16.7%））と回答した。高齢層でも70歳以上を対象とした高齢者講習が義務づけられていることは知っているが、その内容についてはあまり知られていないようである。高齢者講習では、教本や視聴覚教材などを活用した講習の他、実技講習としてDSによる「運転適性検査」を実施したり、判定員が同乗して教習場内のコースを実車で運転することによって運転適正能力を評価することとなっている。ただし、この講習は現在のところ運転指導が主な目的であって、運転を中止させることを目的としたものではない¹⁸⁾。そのため、現状ではほとんどの認知症ドライバーが免許証を更新しているといわれており、特に認知症ドライバーに関する免許証の運用は今後の課題である⁸⁾。また、これから高齢者講習を受けることになる年齢の人に対しても、高齢者講習の義務化という事実だけではなく、その内容についても情報提供していく必要がある。

10) DSで運転能力を適切に評価できると思いますか

どの年代も「思う」と回答した人は少数であった（30歳未満：2名（5.3%）、30-64歳：5名（7.5%）、65歳以上：7名（23.3%））。しかし、「すこし思う」人も3～5割程度おり（30歳未満：10名（26.3%）、30-64歳：35名（52.2%）、65歳以上：14名（46.7%））、DSを運転能力評価のツールとして何らかの期待を持っている人が比較的多くみられた。これまでの研究では、高齢者講習で用いられている運転適正検査（道路標識テス

トや DS を用いた運転能力検査) の他に、従来の認知機能評価法である HDS-R (改訂長谷川式簡易知能評価スケール)、CDR (Clinical Dementia Rating Scale)、コンピュータ上での迷路などの認知機能テストなどが用いられ、海外では実車を用いた路上検査を行った報告もあるが¹⁹⁾⁻²⁷⁾、認知症ドライバーの運転能力を適切に評価できた効果的な手法はみられなかった。また、DS を用いた評価手法も検討されているが^{28), 29)}、従来の DS では特に軽度の認知症の人に対して運転能力の低下を検出できないことがある、DS による結果から事故を起こす危険性を予測する指標がない、認知症の原因疾患によって評価基準を設定する必要があるなどの問題があり²⁹⁾、現時点では認知症ドライバーを検出できる運転能力評価手法は確立されていない。さらに、DS は特殊な装置が必要で作成費用がかかり、患者になじみがなく、実車と比較して操作しにくいなどの問題があるが、実車より安全であり、歩行者、他の車や天候などの交通状況を自由に設定できるという利点もある³⁰⁾。

DS の結果のみで認知症ドライバーの運転適正を適切に評価できるわけではないが、認知症ドライバーの路上運転評価を適正に行なうことは現状では困難であるため、実際の路上運転より簡便な DS の方が運転適正の評価に有用である³¹⁾。また、高齢者講習の義務化で DS を経験する高齢者が増えることが予想されることから、将来的には DS による評価も有用であろう。

11) 認知機能テストで自動車の運転の可否を適切に評価できると思いますか

「思う」または「すこし思う」と回答した人の割合は高齢層で多い傾向にあるが(30歳未満:16名(42.1%)、30-64歳:40名(59.7%)、65歳以上:23名(76.6%))、若年、中年層で「あまり思わない」、「思わない」と回答した人が4~5割程度いた(30歳未満:22名(57.9%)、30-64歳:27名(40.3%))。ただし、若年、中年層では認知機能テストを受けるような機会が少なく、テストの内容をよく知らない可能性もあるため、認知機能テストの内容を知ったうえで運転の可否を適切に評価できないと思う人は、もっと少ないのではないかとみられる。認知機能テストはある程度、自動車運転の可否の判断材料として有効であると考えている人が多いと考えられるが、DS と同様に認知機能テストのみで認知症ドライバーの運転適正を適切に評価す

ることは困難であるため、DS や認知機能テストなどを組み合わせて総合的に評価するシステムを構築することが必要であろう。

12) 自動車の運転をやめるきっかけはどんなときですか(複数回答)

「シミュレーターや認知機能テストで運転能力判定がされたとき」と回答した人が多くみられた(30歳未満:11名、30-64歳:32名、65歳以上:15名)。他には「公共交通機関が充実されたとき」(30歳未満:17名、30-64歳:24名、65歳以上:7名)、「事故を起こしたとき」(30歳未満:18名、30-64歳:25名、65歳以上:10名)、「納得のいく説明を受けたとき」(30歳未満:14名、30-64歳:31名、65歳以上:10名)と回答した人が多かった。高齢層では、「段階的に免許証の交付が制限される制度ができたとき」と回答した人の割合が他の年齢層と比較して多い傾向にあった(30歳未満:6名、30-64歳:17名、65歳以上:14名)。全体的に、DS や認知機能テストによる評価で運転をやめるかどうかの判断をしたいと考えている人が多く、信頼性・妥当性の高い評価指標の確立が待たれる。また、公共交通機関が充実すれば自動車に替わる移動手段として利用したいと考えている多くみられ、特に公共交通機関が発達していない地域での対策が急務である。しかし、実際に事故を起こしてから運転をやめることを考える人も多く、事故を起こす前に運転をやめることが難しい現状が浮き彫りとなった。さらに、認知症の人は仮に説得を受けて運転をやめることを納得したとしても、そのこと自体を忘れてしまうため説得することは難しい。このため、認知症ドライバーへの説明を含めた対応や、認知機能が低下する前から運転の危険性や、運転をやめた後の対応についての説明を検討する必要があろう。また、段階的に運転免許証の交付条件が制限されるような制度を検討するなど、法整備も重要課題である。

まとめ

認知症ドライバーによる事故の増加、70歳以上の高齢者講習の義務化やその内容、「公安委員会は痴呆症(認知症)患者の運転免許証を停止、あるいは取り消すことができる」ようになったなどについて、十分には知られていない現状が明らかになった。今後は、認知症の人の運転に関する様々な情報提供、啓発活動を

幅広くしていくことが必要である。さらに、近年ではテレビ、新聞、雑誌、インターネットなどで認知症ドライバーの問題について取り上げられることが増えており、関心が高まっていくことが期待される。また、認知症の人の運転の可否の判断基準の1つとして考えらえる、運転能力を評価する客観的な指標はまだ確立されておらず、DSや認知機能検査などを用いた効果的な評価ツールの開発が急務である。ただし、特に高齢者や過疎地に住んでいる人など代替移動手段が無く、危険であるとわかつても自動車を運転せざるを得ない場合もあるため、自動車に代わる交通手段の充実が必要であり、行政などの連携・支援が不可欠となろう。今後は、家族、医療機関、行政、警察、地域などが連携することによって、認知症の人の権利を尊重しつつ運転を中止し、その後の生活のサポートも含めた総合的なシステムを作ることが重要であり、本稿の調査結果はその一助となるものと考えられる。

本稿をまとめにあたり、認知症介護研究・研修大府センター鈴木亮子氏、およびアンケートにご協力いただいた皆様に心から感謝したい。

なお、本稿における調査は、平成17・18年度老人保健健康増進等事業による研究事業「都市部における認知症高齢者の運転能力評価に関する研究」の一環として行われた。

参考文献

- 1) 警視庁編. 平成17年版 警察白書. 東京、株式会社ぎょうせい、2005
- 2) 池田学、豊田泰孝、繁信和恵. 痴呆症患者の自動車運転中止に関するコンセンサスと医師の役割について. 精神神経学雑誌. 2005; 107(12); 1348-1352
- 3) Colsher PL, Wallace RB. Geriatric assessment and driver functioning. Clin Geriatric Med 1993; 9; 365-375
- 4) Retchin SM, Anapolle J. An overview of the older driver. Clin Geriatr Med 1993; 9; 279-296
- 5) 大日方五郎編. 高齢者運転適正ハンドブック. 東京、(社)自動車技術会、2005
- 6) 三浦利章、石松一真. 高齢者の認知機能—視覚的注意・有効視野を中心としてー. 老年精神医学雑誌. 2005; 16(7); 785-791
- 7) 豊田泰孝、池田学、田辺敬貴. 地方都市における高齢者の自動車運転と公共交通機関に関する意識—痴呆と自動車運転の問題を中心にー. 日本医師会雑誌. 2005; 134; 450-453.
- 8) 上村直人、掛田恭子、岩崎美穂他. 痴呆介護における新しい問題—痴呆性ドライバーと家族の介護負担についてー. 老年精神医学雑誌. 2004; 15; 102-110
- 9) 荒井由美子、新井明日奈. 高齢者への交通安全対策—認知症高齢者の運転を中心としてー. 精神神経学雑誌. 2005; 107(12); 1335-1343
- 10) 新開省二、溝端光男. 後期高齢者の安全. 保健の科学. 1999; 41; 336-342
- 11) 渡辺智之、藤掛和広、宮尾克他. 高齢者の運転状況と認知症ドライバーに関する研究. 日本医事新報. 2006; 4295; 81-84
- 12) 野村美千江、柴珠実、豊田ゆかり他. 痴呆高齢者が自動車運転を断念する家庭~家族対処とジレンマ~. 精神神経学雑誌. 2005; 107(12); 1344-1347
- 13) 吉村匡史、吉田常孝、木下利彦. 免許更新における問題ー法的なことも含めてー. 老年精神医学雑誌. 2005; 16; 802-808
- 14) 深津亮. 高齢者と交通安全. 老年精神医学雑誌. 2002; 13(3); 252-253.
- 15) 池田学. 痴呆性高齢者と自動車運転. 老年精神医学雑誌. 2003; 14(4); 404-405
- 16) 上村直人、掛田恭子、下寺信次他. 痴呆性老人と自動車運転；我が国における痴呆性老人の運転問題への対応. 臨床精神医学. 2002; 31(3); 313-321
- 17) 上村直人、掛田恭子、北村ゆり. 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. 脳神経. 2005; 57(5); 409-414
- 18) 松本光央、豊田泰孝、池田学. 高齢者の運転の実態と今後の展望について. 老年精神医学雑誌. 2005; 16; 815-821
- 19) 三村将、三品誠、風間秀夫. 高齢者の運転能力と事故. 老年精神医学雑誌. 2003; 14(4); 413-423
- 20) 松本光央、池田学、豊田泰孝他. ドライビングシミュレータを用いたアルツハイマー病患者の運転能力評価の試み. 老年精神医学雑誌. 2005; 16; 132
- 21) Rizzo M, Reinach S, McGhee D, et al. Simulated car crashes and crash predictors in drivers with Alzheimer disease. Arch Neurol 1997; 54 (5); 545-551
- 22) Hunt LA, Murphy CF, Carr D, et al. Reliability of the Washington University road test -A performance-based assessment for drivers with dementia of the Alzheimer

- type-. Arch Neurol 1997; 54 (6); 707-712
- 23) Rizzo M, McGehee DV, Dawson JD, et al. Simulated Car Crashes at Intersections in Drivers With Alzheimer Disease. Alzheimer Dis Assoc Disord 2001; 15 (1); 10-20
- 24) Ott BR, Heindel WC, Whelihan WM, et al. Maze test performance and reported driving ability in early dementia. J Geriatr Psychiatry Neurol 2003; 16(3); 151-155
- 25) Wild K, Cotrell V. Identifying driving impairment in Alzheimer disease: A comparison of self and observer reports versus driving evaluation. Alzheimer Dis Assoc Disord 2003; 17(1); 27-34
- 26) Duchek JM, Carr DB, Hunt L, et al. Longitudinal driving performance in early-stage dementia of the Alzheimer type. J Am Geriatr Soc 2003; 51(10); 1342-1347
- 27) Uc EY, Rizzo M, Anderson SW, et al. Driver route-following and safety errors in early Alzheimer disease. Neurology 2004; 63 (5); 832-837
- 28) 池田学、豊田泰孝、松本光央他. ドライビングシミュレーターを用いた痴呆症患者の運転能力の評価. 長寿科学総合研究事業－痴呆性高齢者の自動車運転と権利擁護に関する研究－平成 16 年度総括研究報告書. 2005; 37-41
- 29) 松本光央、池田学、豊田泰孝他. アルツハイマー病の運転能力低下に関するスクリーニング検査－ドライビングシミュレーターを用いた運転能力評価について－. 老年精神医学雑誌. 2006; 17; 977-985
- 30) 博野信次. 高齢痴呆症患者の自動車運転－今，解決しなくてはならない問題点－. 精神神経学雑誌. 2005; 107(12); 1322-1327
- 31) 三村将. 高齢者の運転能力評価. 老年精神医学雑誌. 2005; 16; 792-801
- 10) 天笠崇、上畠鉄之丞、過労自殺の実態、自殺企図、永井書店、大阪、2003;159-169
- 11) Amagasa T., Nakayama T., Takahashi Y, Karojisatsu in Japan: Characteristics of 22 cases of work-related suicide. J Occup Health. 2005; 47(2): 157-164
- 12) 上畠鉄之丞、過労自殺－実情と背景、予防の可能性について、心療内科、2003;7(4):298-303
- 13) 上畠鉄之丞、過労死・精神障害の労災認定と公衆衛生、公衆衛生、2000;64(2):106-112
- 14) 高橋詳友、青少年のための自殺予防マニュアル、1999; P.17、金原出版、京都
- 15) デュルケーム、宮島喬訳、自殺論、171-344、中公文庫、1985