

# 高齢者の免許返納の決断プロセスの研究

1140445 谷口 尚冶

高知工科大学マネジメント学部

## 1.背景

現在、認知症患者の自動車運転による事故が急増している。警察庁の推計でも高齢者の運転が下で起きた事故は、2001年に75,000件であったのに対し、2011年には103,400件と、1.33倍に増加しており、75歳以上に限れば2倍という統計結果もある。

さらに[3]Stutts and Wilkins(2003)は高齢者の中で移動の喪失は、自己同一性の喪失、依存性の増加、落ち込み、心の病気、骨折、脳卒中の増加のような肉体的、精神的問題を引き起こす可能性があるとして示している。高齢者は事故を起こすというリスクを冒してまで運転をやめないのか。それは、車を運転するという行為が高齢者の生きがいの一つになっているためである。認証高齢者の自動車運転を考える[1]家族介護者のための支援マニュアル(荒井由美子医師監修)にも記載されている通り、高齢者にとって車を運転するという行為自体が生活に大きな影響を与えている。

そして、改正道路交通法の施行も重要な背景の一つと考えられる。2002年の改正道路交通法によって、免許返納制度が本格的に施行され始めた。その内容は運転者が認知症だと判明した場合、管轄の公安委員会が免許の取り消し、停止ができるようになるというものである。他者の強制で高齢者から運転免許を取り上げる事への懸念を、本研究で言及した。

## 2.目的

高齢者の運転事故防止のための考察や、認知症介護マニュアルなど、様々な手法で高齢者を守ろうと考える研究者は多数存在する。しかし、既存研究では、認知症の医学的検討方

法や、地域の高齢者の生活社会の変化については様々な見解が挙げられているが、実際に免許を返納された方の苦悩やその後の生活について挙げられている学術研究は見当たらない。

本研究では、第1にどのような人でも成り立つ可能性のあるパターンを抽出することを目的とする。そして、その抽出されたパターンの背景にはより多くの人に当てはめるために、極めて個人的な背景要因は抹消されているという事実が存在する。その極めて個人的な背景要因を解釈することが第2の目的であり、最終目的は「運転へのリスク」と「自由の確保」とのトレードオフの関係に推進はせず、どちらを選ぶにしても選んだあとの当事者の納得度が増すような支援となる知見を生み出すことを目的とする。

## 3.聞き取り調査による研究方法・結果

### 3-1.データ収集方法

免許を返納した中山間地域に住む3人の高齢者に聞き取り調査を行った。この3人を対象者と選んだ理由は、中山間地域での返納と都心部での返納には環境に大きな違いがあり、公共交通機関が発達していない地域での返納はより対象者に厳しい決断を迫るものと推測されるためである。

### 3-2 分析方法

3-2-1 聞き取り調査から得ることのできる情報の中には、一般的な部分であると判断される部分についてはグラウンテッド・セオリー・アプローチを用いて分析する。

3-2-2 聞き取り調査から得た3-2-1以外での情報。一般的にそぐわない部分について切り出し、ライフ・

ヒストリー手法を用いて対象者の車についての意味付けを解釈していく。

## 4.分析結果

### 4-1.調査対象者の概要

A氏は介護認定（要介護度1）を受けている。息子K氏と息子の嫁であるS氏の同席の元、2人の補足を加えながらのインタビューが行われた。

B氏は退院1週間後という病み上がりの状態であり、娘であるT氏の同席の元インタビューが粉われた。

CはA氏B氏と比べ快活な人で姉の介護をしている。

A氏：2013年10月5日 13時から120分程度
B氏：2013年11月11日 10時から120分程度
C氏：2013年12月7日 14時から120分程度

表4-1 聞き取り調査を行った日時

## 5.グラウンテッド・セオリー・アプローチを用いた分析結果

### 5-1.グラウンテッド・セオリー・アプローチを用いた分析方法

グラウンデッドセオリーアプローチという手法を用いて3名の車とのかかわり合いの歴史を抽象化し、図にまとめた。グラウンデッドセオリーアプローチとは、「ひとまとまりの社会現象について、社会や他社との相互作用の中でその人が自分の経験をどう意味付けるのか、どう感じるのか、そしてそれに基づいてどう行動するのかを複数のカテゴリーを使って包括的に捉えようとするものである。」(戈木,2008,p.6) この手法を用いて、3名の分析結果が、彼らのこれまでの人生で車とどのような結びつきを持つのかを検証し、対象者本人の返納までのプロセスを図化することで、どのような条件を満たした時返納を決断するか、返納後の生活にどのような影響を与え得るのかということを明らかにした。ぶん

#### 5-1-1.分析の手順

(1)ラベル名を付ける

聞き取り調査結果を書き起こしたものから、語り手が話した内容を1~数行ごとに区切り、内容を抽象化し、その内容を表す1つの名詞（ラベル名）を付けていく。

(2)カテゴリーを作る

似たラベル名同士になったものを集めていき、1つのカテゴリーとして、カテゴリー名を付ける。

(3)カテゴリーを現象ごとに分類する

カテゴリーを、実際に行なった「行為」、と、行為に作用する「状況・条件」のどちらに当てはまるかを分類する。

(4)カテゴリー関連図の作成

作成したカテゴリーを1つの図にまとめる

### 5-2.ラベル名付けとカテゴリー分類

A氏、B氏、C氏の3名への聞き取り調査の結果を書き起こし、数行ごと区切ってにラベル名を付けていった。合計307個のラベル名を、更に35個のカテゴリーに分類した。ラベル名は【】、カテゴリーは1~35までの番号を振り、□で囲んだ。また、カテゴリー名にそぐわないラベル名存在する。ラベル名付けとカテゴリー分類に関してもA氏の物をここでは挙げる。

#### 5-2-1 ラベル名の抽出の例

聞き手がA氏の娘であるS氏に、返納後の苦労や公開について質問した際、

「一面は私はありますね。もうちょっと伸ばしとつても良かったかな。でも人に、自損事故ならしょうがないですけど、人が巻き沿い食ったりとか、こちらが100パーセント悪いようなご迷惑を掛けることがあれば……。私も父の運転にも何度か乗って買い物も行ったりしたんですけど、左左を走るので結構怖かった。これは無理じゃないのと主人と相談して出した結論ではあったんですけど。そんなに遠くに行かなければ、この辺なら、と思うこともありますが、事故してからじゃね。何が正しいのかって、分からないですね。」

という返事が返ってきた。ここからは【返納はやや時期尚早という後悔】というラベル名と【本人の車に同情した義理娘の感じた危うさ】というラベル名の2つのラベル名が抽出されるということになる。

### 5-3. ラベル名付けとカテゴリーへの分類結果

#### 1.相手に責任のある事故

- 【6 事故経験】(A 氏)
- 【1 相手の不注意で何度も遭遇した事故】(B 氏)
- 【34 車の運転に感じるここのない恐怖心】(B 氏)
- 【35 不運な事故との遭遇】(B 氏)
- 【38 相手のせいで起こった事故が繰り返されたという思い】(B 氏)

#### 2.自分に責任のある事故

- 【2 孫による返納の説得】(B 氏)
- 【3 孫の説得に対する反発】(B 氏)
- 【44 孫の説得への反発】(B 氏)

#### 3.事故無し

- 【4 無事故無違反での返納】(C 氏)

#### 4.自己責任の程度

#### 5.家族の黙認

- 【93 心が落ち着く場所の存在】(A 氏)

#### 6.家族による運転の制限

- 【49 娘と母との間での人を乗せないと約束】(B 氏)
- 【52 娘と母との間での人を乗せないと約束】(B 氏)
- 【58 母と娘の間の危険な道は通らないという約束】(B 氏)

#### 7.家族による返納の促し

- 【27 母親に返納させることについての姉妹間合意】(B 氏)
- 【48 他所の事故を知った子供の間で行われた話し合い】(B 氏)

#### 8.運転に自信あり

- 【21 運転技術への自信】(A 氏)
- 【43 まだ技術的には運転できるという自信】(C 氏)
- 【43 運転できるという意識】(B 氏)
- 【63 日常的に車に乗ることで維持された運転技術】(B 氏)
- 【37 免許保有時の週 3, 4 回の運転頻度】(B 氏)

#### 9.反発

- 【91 部落でも負けん気の強いことで有名】(B 氏)

#### 10.自己の運転に対する危険の認識

- 【6 万が一の事故による他人への迷惑】(C 氏)

- 【14 同級生の危険運転の目撃】(C 氏)

- 【23 脳梗塞の薬と別の薬の服用によって生じた運転への恐怖感】(B 氏)

- 【28 事故で芽生えた運転への恐怖心】(B 氏)

- 【29 運転技術の衰えを感じさせられた事故】(B 氏)

- 【49 運転への危険を感じた時期】(A 氏)

以下略

#### 11.運転に関する批評

- 【5 本人の危険運転に関する第三者からの情報提供】(A 氏)

- 【47 本人の車に同情した義理娘の感じた危うさ】(A 氏)

#### 12.運転に自信なし

- 【1 加齢による身体機能低下】(A 氏)

- 【2 加齢による運転技術の衰え】(A 氏)

- 【17 運転に必要な能力の低下】(C 氏)

- 【4169 歳で患った心筋梗塞】(C 氏)

- 【42 手術後の無理ができない生活】(C 氏)

- 【8 脳梗塞の薬服用による認知能力の低下】(B 氏)

以下略

#### 13.考えられるリスク

- 【26 予想される不便さの受け入れ】(A 氏)

- 【86 脳の衰えの進行というリスク】(A 氏)

- 【24 交通の不便さに持つ懸念】(B 氏)

- 【30 孫からの返納の説得に対する強い反発】(B 氏)

- 【31 返納を受け入れない祖母のために孫がかけた保険】(B 氏)

- 【67 家族のサポートで回復した体調】(B 氏)

#### 14.劣悪な家族関係

- 【33 娘の注意を聞き入れず後悔することの回避】(C 氏)

- 【57 転勤による子供の受験に苦勞】(C 氏)

- 【87 娘との不仲】(C 氏)

- 【107 娘の結婚に対する異議で生じたしこり】(C 氏)

- 【108 孫ができたこともきっかけに徐々に解消されていく娘とのしこり】(C 氏)

以下略

#### 15.干渉を拒む態度

【84 本格的な介護はされたくないという気持ち】(B氏)

【105 車を介さない娯楽を持つことで健康な生活を送って欲しいという娘の願い】(B氏)

【36 生活パターンを崩されたくないという性格】(A氏)

#### 17.家族への感謝

【104 息子の助言で楽になった姉への介護】(C氏)

【32 娘からの愛情への気づき】(C氏)

【89 振り返って感じる娘の気遣い】(C氏)

【32 孫の予想通り起こった事故に適用された保険】(B氏)

【45 孫が心配していることへの理解】(B氏)

【33 自分を心配してくれた孫への感謝】(B氏)

#### 18.良好な家族関係

【4 免許更新が可能ならさせてあげたいという子供の思い】(A氏)

【52 本人の無念を察する義理娘】(A氏)

【85 娘の認知症の理解】(A氏)

【88 当時感じた返納を促す娘への意外さ】(C氏)

【109 孫の幼稚園の送り迎え】(C氏)

以下略

#### 19.家族支援の取り決め

【7 返納後の移動手段確保に関する家族内事前協議】(A氏)

#### 16・20 生活環境

【50 近所限定なら運転継続できるのではという思い】(A氏)

【51 歩行者のほとんどいない自宅周辺】(A氏)

【42 隔絶した住宅環境】(A氏)

【58 交通機関も通っていない環境】(A氏)

【43 意識的連れ出し】(A氏)

#### 21.返納手続き

【1 返納手帳の授与】(C氏)

【2 バス割引乗車のための返納手帳の駆使】(C氏)

【6 運転経歴証明書の授与】(B氏)

【7 運転経歴証明書でバスが割引になるという情報の入手】(B氏)

【9 娘婿からの返納手続き方法についての教示】(B氏)

以下略

#### 22.返納

#### 23.デメリットの発生

【28 移動したい時にできない不便さ】(A氏)

【57 生活リズムの崩壊で減少する食欲】(A氏)

【38 冷凍物の購入の機会の増加】(C氏)

【14 バスの便が少ないという交通の不便】(B氏)

【17 バスでの通院で感じる不便さ】(B氏)

以下略

#### 24.メリットの発生

【48 一緒にいる時間の増加】(A氏)

【7 免許返納したことの娘の安堵】(C氏)

【44 免許返納の経済的メリット】(C氏)

【11 息子の運転でのドライブ】(A氏)

【89 気分転換に助手席に乗ってドライブ】(A氏)

以下略

#### 25.適応しようとする努力

【8 車の代替としての電動自転車】(C氏)

【37 車の代替としての自転車への不便】(C氏)

#### 26.後悔

【46 返納はやや時期尚早という後悔】(A氏)

【9 車を失った後悔】(C氏)

【27 返納直後の車への未練】(C氏)

【61 返納後に無くなった温泉旅行】(B氏)

以下略

#### 27.無気力感に包まれた生活

【80 残りの人生に死を待つのみ生活】(A氏)

#### 28.現実の受け入れ

【26 諦めによる不便さの受容】(C氏)

【69 タクシーを利用することへの慣れ】(C氏)

【104 返納したことの受容】(B氏)

【102 諦めがちな性格】(B氏)

【45 返納したことへの後悔と危機回避したことへの安堵】(A氏)

以下略

#### 29.運転への執着心

【29 車に支えられた生活パターン】(A氏)

【11 墓参りのための自動車利用】(C氏)

【4 通院の必需品となっていた車】(B氏)

【62 自分の片足としての車】(B氏)

以下略

### 30.返納後の良好な生活

【63 子供と地域の人への感謝】(C氏)

### 31.返納後の体の衰え

【30 返納直後に発症した様々な病気】(A氏)

【41 返納後発症した認知症】(A氏)

【15 脳梗塞の薬と事故の因果関係の気づき】(B氏)

【53 物忘れの悪化】(B氏)

【83 体感する体の衰え】(B氏)

【87 多様な病気の併発】(A氏)

以下略

## 5-4. 免許返納と返納後の生活のモデル作成

### 5-4-1.モデルの説明

5-3 でのラベル名の分類とカテゴリの作成結果から、「免許返納の決断プロセス」あるいは「返納者の返納後の変化」につながるまでのプロセスモデルを構築した。

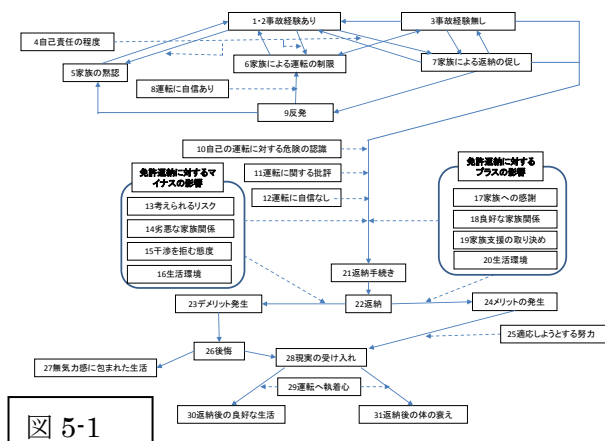


図 5-1

図 5-1 の、実践矢印は、返納者のある行動や行為から、次の行動や行為へと向かう可能性を表しており、破線矢印は、その行動や行為に結びつく可能性を高める働きを表している。例えば、9.反発は、6.家族による運転の制限される可能性があり、8.運転に自信ありであった場合には、6.家族による運転の制限をされる可能性がより高められる 3-1-2

## 5-5.A氏、B氏、C氏の免許返納と返納後の生活

### 5-5-1 A氏のプロセスモデルの流れ

A氏は相手側に責任が生じる1・2.事故経験があった。その事故で家族は5.黙認し、できれば運転は続けてい欲しいという願いを持っていた。しかし、1・2.事故経験から生じる運転への不安は7.家族による返納の促しに発展することとなる。そこでA氏は10.事故の運転に対する危険の認識を行い21.返納に至った。また、その返納に至る経緯には他者からの11.運転に関する批評も家族から知らされ、家族を同乗させて運転した際にも批評を受けた。そこでA氏は自己の犯している危険運転と、事故を顧みて12.運転に自信が無くなっていたというのが22.返納までの経緯である。22.返納後は子供にドライブに連れて行ってもらうという18.良心的な家族関係返納以前に通院は看護師である義理の娘が行うという19.家族支援の取り決めなどがあり、車保有時より家族間で過ごす時間が増えるという24.メリットの発生があった。しかし、返納後の生活は大きな23.デメリットの発生を促す結果となってしまった。結果的に認知症まで発症し、返納した事への26.後悔で、閉鎖的な環境の中、27.無気力感に包まれた生活を行っている。A氏に25.今の状況に適応しようとする努力みられず、生活リズムの崩れという返納したことへの後悔と事故を起こすことはなくなったという危機回避したことへの安堵を天秤にかけ28.現実の受け入れが中立的にできていないということが、29.車への執着心を拭いきれず、31.返納後の体の衰えに繋がっていつてしまっている。

### 5-5-2 B氏のプロセスモデルの流れ

4.自己責任の程度の低い1・2.事故経験のあるB氏は7.家族による返納の促しを受けるが、これを相手の所為だと判断し9.反発する。しかし8.運転に自信があったB氏は家族による運転の制限を受ける。今度は4.自己責任の程度の高い1・2.事故を起こし、再度7.家族からの返納の促しを受けたB氏は21.返納手続きを行った。その介在条件は、10.自己の運転に対する危険の認識、11.運転に関する批評、12.運転に自信をなくしたことである。返納後、24.メリットの発生も多少あったが、交通の不便、コミュニケーションの場の不足、周囲に

運転出来る人がいないなどの **23.デメリットの発生**があり、返納を **26.後悔**する。その後、**28.現実を受け入れた** B氏は **29.運転への執着心**を残しながら、**31.返納後の体の衰え**を感じた。

### 5-5-3 C氏のプロセスモデルの流れ

C氏に **3.事故歴はない**が、とっさに **7.家族による返納の促し**を受けた。返納手続きに至った介在条件は、自分はどんな性格だという **10.自己の運転の対する危険の認識**があったためである。さらに、他のドライバーに迷惑をかける運転を行っているという **11.運転に関する批評**を受けたこともあり、**12.運転に自信の無い**人物だった。また、最終的な決め手となったのは **18.良好な家族関係**を築きたいという思いであった。C氏は返納後、移動手段の喪失、食への満足感の低下という **23.デメリット**が発生した。それと同時に娘の安堵、タクシー利用時に感じる満足感という **24.メリットが発生**した。そして、返納をきっかけに娘との信頼関係を感じた気付きという **24.メリットの発生**もあった。**24.メリットの発生**は **25.適応しようとする努力**につながった。その後、**28.現実を受け入れた** C氏は運転への **29.執着心**が低かったため、ギャップがあまり生まれず、**30.返納後の良好な生活**を維持出来ている。

## 6.ライフ・ヒストリー法を用いた分析結果

### 6-1.ライフ・ヒストリー法を用いた分析方法

データ収集として聞き取り調査をし、高齢の免許返納者3人のライフ・ヒストリー分析を行った。

聞き取り調査で得られた個人の記録や生活、過去から現在に至る記憶などのことをライフ・ストーリーと呼び、そのライフ・ストーリーを第三者の手によって、統計データなどを含め構成されたものをライフ・ヒストリーと呼ぶ。被験者の車の価値観、返納までの意思決定プロセスを理解するには、長期的な時間軸で探るライフ・ヒストリー分析は最適な方法手段だと言える。

#### 6-1-1.A氏の車に対する位置付け

A氏は7年前に奥さんと死別している。本人はそのことについて言及する気のなさそうな表情であった。しかし、K氏

(息子)やR氏(息子の嫁)の発言からかなり精神的にしんどかった様子が伺えた。子供が全員家を出て、夫婦2人で暮らす日々が始まり、仕事の量も減らし、農業も自分たちで食べる程度の量しか作らなくなった。寡黙なA氏も妻との会話は自然と増えた。時間が空けば妻とドライブに出かける。遠出はしないにしても、妻の行きたかった場所や共通の趣味であった釣りに出かけ、質素ながらも充実した日々を送っていた。2人は同じ場所で同じ缶コーヒーを買い、帰りにあるスーパーで好きなお惣菜を買って食べる。そのような生活リズムが何年も続いた。

そして、A氏の奥さんは体調を崩す。入院の決まった日には元気な表情を見せて歩いて家から出て行った。その姿を見ていたため、さほど重い病状ではないとA氏は思っていたらしい。K氏とR氏は医者から余命先刻を受けてはいたがA氏には話していなかった。たまにあった一時退院の際は一緒に山に行き、しいたけを採りに行ったりしていたそうだった。薬の副作用で味覚も無く、呼吸するのもしんどいような状況で、奥さんはA氏に心配をかけまいと共に行動をしていた。そんな様子をA氏は見て、少なからずおかしいと思ったのか、それからは昔2人で行った場所に行くようになった。奥さんが行きたいというところに連れて行き、畑仕事などもその頃はあまりしていなかった。

他界する数週間前、家族4人で、庭にある桜の木の下で花見をしながらバーベキューをする。外泊を病院から許してもらい、その次の日にR氏が車で病院に送って行った。A氏の中で最後に見た奥さんの笑みはこの時のものだった。R氏とK氏の中ではこれが最後ということはよく分かっていた。見舞いに来てでもA氏は長居せずすぐに帰っていた。そして亡くなる寸前、心拍数も下がり「なんで歩いて行ったのにすぐに死ぬんや。わしをおいて行くんやけん嫌や」と言って、R氏の「手を握ってあげて」という言葉にも応じなかった。R氏も「本当に母に依存して、母を愛して、母に頼って生きてきた人ですから」と話す。奥さんとの死別後、A氏はよく車を走らせて様々な場所に行くようになった。それがA氏の気分転換。奥さんが元気だった頃に訪れた場所を何度も何度も

も一人で訪れるようになる。K氏も「ばあちゃんが元気なときに自分が連れて回ったところしか行ってないよ。他のところには行ってない。ばあちゃんといったところへ面影を追いに行くというか、そこに行ったらばあちゃんに合えそうな感じがするんやないやろかな。それで気持ちが落ち着くんかもしれんしな」と話す。A氏も話しの序盤は「そんなに行っていない」と口にしてはいたが、後半になるにつれ「考えたらそういうことになるんやろな。また行こうってなってくるんよ。行ったら会えそうな気がするよ」と話していた。

#### 4-2-3 B氏の車に対する位置付け

「人がすることはできないことは絶対無いと思っと思った。そして、男の人には負けんという気持ちがありました」そうB氏は自己分析を行っている。

B氏は9人兄弟。兄も弟もいた。B氏の子供の頃は教育にかけるお金は家には無く、中学校を卒業後は工場で働いた。学校生活は勉強が嫌いで、いつも隅っこで静かに、おとなしくしていた。そして23歳の頃、ご主人のところに嫁ぐ。地域では裕福な部類に入るような家庭でその頃の生活をB氏は「女性らしい奥様でおいらしてもらたんよ。おじいちゃんが元気な間はお百姓もせんし。この子らが小さい時はおじいちゃんが面倒みはるし、大事にしてもらいました。織物の教師の資格も持ったりして嫁いだから。昔だったら近所で奥様。結構な奥様やなって言われたくらい」と話す。しかし、そのような生活が長く続くことはなかった。義理の父と母が亡くなり、B氏が40歳の頃、42歳という若さでご主人は他界してしまう。それから、「この残された2人の姉妹を立派に育てなければいけない。そして主人が残した財産を絶やしてはいけない」と心に決め、部落の男社会のコミュニティに身を投じる。その男社会の中で集会などに参加し、男性の市長、区長と付き合いを続けていかなければならなくなった。「女だから」と言われることもある。それでもB氏は自分の思っていることは絶対に発言し、納得できるまでは引き下がらないと心に決めていた。意見が割れても負けぬ。2人の姉妹のお父さんがいなくなってしまうという事実に向け目を感ずてもらいたくなかったからである。時が経てば部落の中で「B

氏には敵わない」と言われるほどになった。そうなるきっかけとなったエピソードがある。

B氏の住む部落全体の生簀を排除しようという話し合いの場が設けられた。この話し合いで発言しなければ、自分の家にある生簀はなくなってしまう。B氏の家に設置されている生簀には鯉が飼われていた。亡くなったご主人が大切にしていた生簀だった。B氏にとって守らなければならない財産が町の意向によって排除されてしまうかもしれないという危機であった。この話し合いは部落の役員だけでなく町の役員も来ており、この場で町の役人に自分の家の生簀に水を通したままに置いて欲しいという意向を伝えなければならなかった。それができなければご主人の残した生簀に水を張ることはできなくなってしまう。そして大勢の前でB氏は「どんな手段でもいいから主人の残した生簀にどうか水路を通してもらいたい」と発言した。町の役人もそれに了承し、議員も説得することができ部落で唯一B氏の家にある生簀が残った。当時のことをB氏は「42(歳)の時やな。これは声が震えました。あれは忘れない」と力強く話す。

#### 4-2-4 C氏の車に対する位置付け

C氏は幼少期父親の仕事で学生時代に重ねた複数回の転校経験から友達が好きで外に出て行くという性格になったと話す。小学校時代は父親が校長先生だったこともあり人気者だった。新天地に飛び込んでいこうとする好奇心もこの頃から生まれている。しかし、C氏は5人兄弟の中でスポーツを得意としていた。その才能は学校でも輝きを魅せた。「運動会なんか皆を追い越した時はお父さんなんか皆鼻高々でした。お勉強はできん人やけどスポーツするとみに来るやないですか」とスポーツが好きだということと話していた。学生時代は陸上部に所属し、周囲の友達はスポーツマンばかりで、いつもクラスの中心的存在だった。

好奇心が高く、様々な経験をしようとする性格は年をとっても衰えることなく、80歳となった今でもスポーツ教室、お茶教室、生け花教室など様々な習い事をしている。そこでできた仲間たちとの交流がC氏の健康を維持させている。しかし、その交友関係の広いC氏にも距離をとっている人物が存

在した。それはC氏の娘であった。娘の結婚にC氏が反対し、自分の意思を押し通して結婚した娘との間に生まれたしこりが原因であった。そして時が経ち、娘に子供が生まれる。C氏の孫が生まれたということだ。運転免許を保有していたC氏は自然と孫の保育園の送り迎えし始める。「してやるべきことはしましたね。しこりはこのこつとんかかも知れんけど、お互い言いませんからね」その当時の事をこのように話す。

そのC氏も80歳を迎えたころ娘から返納を促される。「危ないから。一人の責任じゃないんだから」そう言われて返納を素直に決断。その背景には上手く関係を築くことが出来ていないと今まで思っていた娘から「心配だから」という意味の言葉を聞いた喜びがあった。返納後も「近くにおるもんやけんね。メール。携帯のやりとりはしよるんです」話すほど良好な関係を維持している。

## 5. 結論

### 5-1 カテゴリー関連図についての結論

カテゴリー関連図を作成することで、免許返納者にとって起こりうる将来のシナリオを網羅的に可視化することができるようになった。また、返納者のカテゴリー図上の現在地を示すことで将来起こりうる事象に対してのギャップの減少を図ることができる。さらに、返納者の孤独の解消も可能となった。

しかし、より多くの人に当てはまる背景要因は、介在条件から抹消されており、個人としての理解は深まることはない。つまり、一般的な条件下のみのプロセスになっている。

### 5-2 ライフ・ヒストリーについての結論

免許証返納という人生における分岐点の一つに、対象者の人間観は少なからず含まれてくるものである。家族は返納者の安全を考慮し返納を促すが、両者の間には相互理解がなされていない事が多い。つまり、対象者にとっての車の位置付けをできていない状態で免許証を奪ってしまう形になってしまう恐れがある。しかし、ライフ・ヒストリー調査を行い対象者の人生の中で車という物がどのような位置付けをなされて

いたのか検証することで、両社間での相互理解が生まれる。

## 5-3 カテゴリー関連図とライフ・ヒストリーの相互作用で得られる知見

カテゴリー関連図を作成するだけでは返納者の意にそぐわない形で返納してしまうことへ懸念が残る。また、ライフ・ヒストリー調査だけでは一般的な構図が完成されず、極めて個人的な背景を元にした個人の理解しか得られない。

両者を調査することで一般的なプロセスの中で対象者個人の価値観と、対象者に関わる人との相互理解が可能となる。結果的に、「運転へのリスク」と「自由の確保」とのどちらを選ぶにしても対象者と対象者に関わる人の選んだ後に生じる納得度が増すような支援となる知見を、それぞれの目線から生み出すことができる。

## 6. 引用文献

- [1] 荒井由美子 認証高齢者の自動車運転を考える家族介護者のための支援マニュアル
- [2] 戈木クレイグヒル滋子(2008),実践グラウンデッドセオリーアプローチ
- [3] Identification of Elderly Diver whose Crash Involvement Risks are Alleviated by Passenger presence