

北島 栄二 論文内容の要旨

主 論 文

Actual use of and satisfaction associated with rollators and “shopping carts” among frail elderly Japanese people using day-service facilities

高齢者通所施設を利用する要介護高齢者における
歩行車とショッピングカートの使用実態と満足度

北島 栄二, 森内 剛史, 磯 直樹, 佐賀里 昭, 菊池 泰樹, 東 登志夫

Disability and Rehabilitation : Assistive Technology
(Published online 06 Apr 2016)

長崎大学大学院医歯薬学総合研究科 医療科学専攻
主任指導教員：東 登志夫教授

緒 言

高齢者は、加齢や様々な要因により歩行障害をきたすことが多く、安全な歩行の確保はリハビリテーションの重要な課題である。介護保険制度においては、歩行補助具として歩行車が貸与品目に定められており、その利用や適合判定は主に介護支援専門員が担っている。しかしながら、要介護高齢者の中には、本来は一般高齢者向けに量販店で販売されている、いわゆるシルバーカー（以下、Sカー）を使用している者も少なくない。歩行能力と不適合なSカーを要介護高齢者が使用し続けることは、転倒リスクを高めることに繋がるため、何らかの対策が必要と考える。そこで、本研究では高齢者通所施設を利用している要介護高齢者の歩行車とSカーの使用実態と満足度を調査し、その課題を明らかにすることを目的とした。

対象と方法

長崎市の高齢者通所施設 10 施設を利用している 1,247 名を対象とした。調査期間は 2014 年 6 月から 2015 年 3 月とした。まず要介護度ごとの歩行車・Sカー利用者数を把握した。次にその利用者の中で、1) 認知症を呈していない、2) 言語的コミュニケーションに支障がない、3) 面接調査に対する同意が得られた者に対して面接調査を行った。面接調査では個人属性に加え、福祉用具の満足度評価として the Quebec User Evaluation of Satisfaction with assistive Technology 2.0 (QUEST 2.0)、生活機能を改訂版 Frenchay Activities Index (改訂版 FAI) を用いて評価した。データ解析において、使用実数は歩行補助具ごとに要介護度別割合の記述統計を行った。歩行車群と Sカー群の個人属性の比較は、 χ^2 検定と t 検定を用いた。また、QUEST 2.0

の総得点から総合スコア，下位得点から福祉用具スコアとサービススコアを算出し，群間の比較は，Mann-Whitney の U 検定を用いた．さらに下位項目ごとに χ^2 検定を用いて項目別分析を行った．統計ソフトは JMP ver 10.0 を使用し，有意確率は 5%未満とした．尚，本研究は長崎大学倫理委員会の承認を受けて実施した．

結 果

総利用者数 1,247 名の内，歩行車を使用しているものは 44 名 (3.5%)，S 車を利用しているものは 53 名 (4.3%) であった．歩行車利用者の要介護度は要支援 2 (29.5%)，要介護 2 (27.3%)，要介護 1 (20.5%) の順に多く，最重度は要介護 4 (2.3%) であった．一方，S 車利用者の要介護度は要支援 2 (30.2%)，要介護 1 (26.4%)，要介護 2 (18.9%) の順に多く，最重度は要介護 3 (7.5%) であった．

また，取込基準を満たした使用者は 40 名で，歩行車群 20 名 (男性 5 名，女性 15 名，平均年齢 83.2 ± 9.6 歳)，S 車群は 20 名 (男性 1 名，女性 19 名，平均年齢 87.6 ± 5.2 歳) であった．年齢，性別，要介護度，同居有無，自宅周辺環境は両群間で有意差が認められなかった．改訂版 FAI は S 車群が歩行車に比べ有意に高値を示した．QUEST 2.0 の総合スコアと福祉用具スコアは両群間に有意差が認められなかったが，サービススコアは歩行車群が S 車群に比べ有意に高値を示した．さらに項目別分析では，サービススコアの「修理とメンテナンス」「アフターサービス」において，歩行車群が S 車群に比べ有意に高値を示した．

考 察

S 車使用者は，要支援 2 が最も多く，使用者の要介護 1 の割合 (26.4%) は歩行車の割合 (20.5%) を超え，要介護 1-3 の割合を合計すると 52.8% であった．このことから，要介護状態になっても S 車を使用し続けている実態が明らかとなった．また，QUEST 2.0 の項目別分析結果において，歩行車群と S 車群の間で福祉用具スコアに有意差が認められないことは，S 車利用者が，専門家の指導・助言を受けずに S 車を使い続けていることで，その使いごころの変化やその危険性等に気づいていない可能性が考えられた．したがって，S 車を使用している要介護高齢者へ専門家が介入し，歩行補助具の適合を確認 (fitting) することが急務であると考えられた．また，S 車群は「修理とメンテナンス」「アフターサービス」に対して有意に不十分と感じていた．これらに対し，欧米諸国を参考に介護保険制度上でセラピストが適合に関与する仕組み作りや，メーカーからアフターサービスを受けやすくする制度などの対策が必要ではないかと考えられた．