

移動の自由と安全、そして生活を守るために (高齢者と共に考える和歌山県での取り組み)

鍵野将平* 龍神正導** 松本真規***
柳美紀**** 阿川尚子***** 田丸佳希*****

Protecting Mobility, Safety, and Daily Life: Community-Based Initiatives with Older Adults in Wakayama Prefecture

Shohei Kagino*, Masamichi Ryujin**, Masanori Matsumoto***,
Miki Yanagi****, Naoko Agawa*****, Yoshiki Tamaru*****

*森ノ宮医療大学 総合リハビリテーション学部 作業療法学科

[〒559-8611 大阪市住之江区南港北 1-26-16]

**医療法人真正会 龍神整形外科

***社会福祉法人安原福祉会 あいの里

****公益社団法人 和歌山県看護協会

*****地域包括支援センター 名草

*****京都橘大学 健康科学部 作業療法学科

*Department of Occupational Therapy, Faculty Rehabilitation

Morinomiya University of Medical Sciences

1. 緒言

「運転をやめることは、生活を変えること」——
そんな言葉が、今、地域に生きる高齢者たちの間で現
実味を帯びて語られるようになってきた。少子高齢化
の進行とともに、地域に暮らす高齢者の「移動」をど
う支えるかという問いは、医療・福祉・交通・まちづ
くりを横断する社会的課題となっている。

特に地方部においては、自家用車に依存した生活ス
タイルが一般的である一方で、加齢に伴い、安全な運
転の継続が難しくなる場面も少なくない。その結果、
「運転を続けたい」という願いと「いつかやってくる
中断への不安」が、高齢者の心の中でせめぎ合ってい
る。

和歌山県もその例外ではない。中山間地域が多く、
公共交通の選択肢が限られるこの地では、移動の困難
さがそのまま生活の困難さにつながっている。免許返
納の必要性は社会的にも叫ばれているが、それを支え
る現実的な選択肢が乏しいことから、返納率は全国平
均を下回る水準で推移している。

こうした現状を受けて、2016 年から和歌山県では、
作業療法士らが中心となって運転再開・継続・中断支
援に関わる取り組みをスタートさせた。そして 2022
年からは、「あなたの安全運転を守りたい」という実
践的なプログラムが開始され、参加型・体験型の学び
の場を提供することで、多職種連携による地域支援の
新たな形を模索してきた。

本稿では、これらの取り組みを基盤にして生まれた
新たな実践、「地域での移動と生活を考える会」につ
いて報告する。これは、運転を「続けること」も「や
めること」も、自分らしく選び、準備できるように支
援することをめざした、多面的なプログラムである。
高齢者が自らの移動のあり方と向き合い、地域の中
での暮らしをどう守っていくか——本実践のプロセスと
成果を通して、今後の地域支援のあり方を読者の皆さ
まと共に考えるきっかけとしたい。

2. 和歌山県における地域移動の社会背景や課題

和歌山県は、本州南部に位置し、山間部と海岸部を含む中山間地域が広く分布している。こうした地理的特性により、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用が難しい地域も多く、住民の移動手段は自家用車に強く依存している。特に日常の買い物、通院、通勤など、生活に必要な外出手段として、自動車が欠かせない存在となっている（図1）⁹⁾。

一方、同県では全国平均を上回る速さで高齢化が進行しており、県民の約3人に1人が65歳以上の高齢者となっている。また免許保有者の30%は高齢ドライバーである（図2）²³⁾⁴⁾。さらに免許返納率は年々減少しており、2024年度は全国的には返納率が向上しているものの、和歌山県の返納率は前年度と同水準を示し、全国の動向とは異なる傾向を示した（図3）³⁵⁾⁶⁾。今後もますます高齢ドライバーが増加していくと思われる。そのため高齢者の移動手段の確保は、健康維持、社会参加、地域とのつながりの維持といった観点から、喫緊の課題となっている。移動手段の喪失は外出機会の減少を招き、フレイルの進行や孤立、要介護へのリスクを高める可能性がある。

また、県内の一部自治体では、免許返納後の移動を補う手段として、デマンド型交通や乗合タクシーなどの地域交通が導入されているものの、利便性（運行頻度・時間）、停留所の環境などの点で十分とは言えず、実際の利用促進には課題が残っている⁸⁾。特に個別のニーズに応じた柔軟な支援体制の整備や、住民の主体的な関与を促す仕組みの構築が求められている。このように、和歌山県における高齢者の移動支援は、「安

全性の確保」と「生活の自立性の維持」という二つの要請のバランスをとりながら、地域の実情に根ざした多層的なアプローチを構築していくことが急務である。

3. これまでの取り組みについて

和歌山県では、地域に暮らす高齢者や障害のある方々の自動車運転に関する支援の必要性を背景に、

2016年より作業療法士らが中心とした実践的な取り組みが始まった。その草の根的な実践の出発点となったのが、「運転すんの会せんの会」である。この会では、地域における運転支援の課題を共有し、多職種が定期的に集まり意見を交わす場として、地道ながらも確実に活動を広げてきた⁹⁾。

2018年には、和歌山県作業療法士会に正式な委員会（自動車運転と移動支援推進委員会）が設置され、活動はより組織的に展開されるようになった。特に、脳損傷後に運転の再開を希望する方々への支援に焦点を当て、免許センターや教習所といった関係機関との協力体制を築きながら、県内における運転再開支援の基盤整備を進めてきた。

そして2022年からは、新たな展開として、和歌山県作業療法士会と和歌山県理学療法士協会が共催し、ダイハツ和歌山販売株式会社（2023年からはJAF和歌山支部も加わる）の協力を得て、「あなたの安全運転を守りたい～長く運転を続けるために必要なこと～」というテーマの体験型イベントを開始した。

このイベントでは、加齢による変化を正しく理解し、安全運転を続けるために必要な知識・技能を学ぶ講義、身体・認知機能の測定、ドライビングシミュレーター

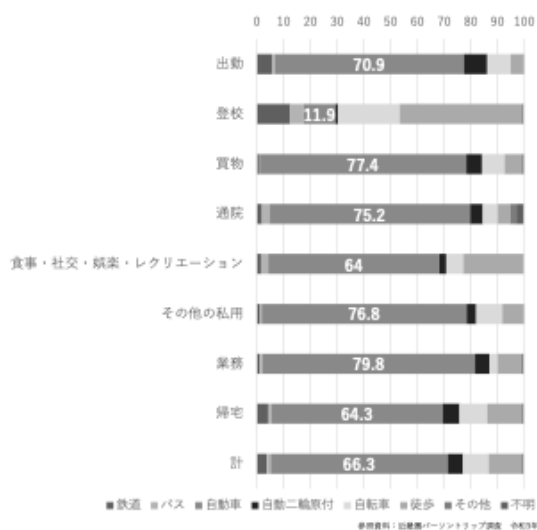


図1. 平日の移動目的別交通手段

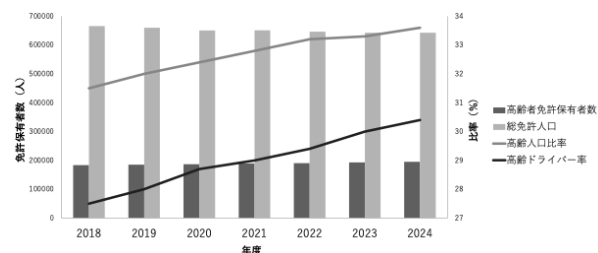


図2. 和歌山県の高齢化率と高齢ドライバーの推移

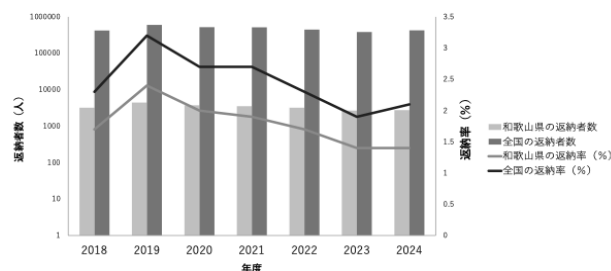


図3. 免許返納率（全国と和歌山県の比較）

や安全運転サポート車（サポカー）の体験など、複数のアプローチを組み合わせたプログラムが提供された。参加者が自らの運転と向き合い、今後の移動手段を主体的に考えるきっかけとなることを目指した内容である。

この活動を契機に、イベントは多くの地域団体や行政、企業との連携へと発展し、講座の依頼や交通安全啓発活動への参画機会が拡大している¹⁰⁾。

4. 「地域での移動と生活を考える会」

4・1 開催までの経緯

これまでに実施してきた安全運転継続を支援する講座では、90歳を超える高齢者も参加しており、参加者の年齢層の高さが印象的であった。こうした状況から、参加者の中には将来的に運転免許を返納する、あるいは身体的・認知的変化により運転の継続が困難になる可能性があることが予想された。

そのため、安全運転が可能な今の段階から、将来的な免許返納や運転中断後の生活についても検討しておく必要があると考えた。安全運転の継続と運転の中断は、一見すると相反する考え方にに基づく支援のように捉えられがちであるが、両者は高齢者の地域生活を維持するという共通の目的のもとに連続的に捉えるべきである。

したがって、運転継続と運転中断の両方の視点を組み合わせた支援が重要であると判断し、その具体的な取り組みとして「地域での移動と生活を考える会」の開催に至った。

4・2 企画の目的と位置づけ

本企画「地域での移動と生活を考える会」は、高齢

者の自動車運転をめぐる課題に対し、運転の継続と中断という両方向の視点から総合的に支援することを目的として立案された。特に、地方部においては自家用車が移動の手段となっており、免許の返納が生活の質に直結する現実がある。こうした背景の中で、「安全に運転を続けたい」という願いと「やがて訪れる運転中断への備え」の双方に向き合う必要があると考えられた。従来の取り組みでは、運転継続支援や免許中断支援が個別に行われてきたが、運転をめぐる意思決定は一過性のものではなく、生活環境や身体機能の変化に応じて連続的に支援されるべきものである。

そのため、本企画では、運転の継続に関する学びと運転中断後の生活構築の準備を同一の枠組みの中で実施するという、従来にはない構成を採用した。また、本企画は単に講義形式にとどまらず、体験・対話・行動変容を重視したプログラムとして設計された。加えて、対象者には地域活動の中核を担う住民を選定し、彼らが今後、地域内での「移動支援の語り手」としての役割を担うことも期待されている。このように、本企画は高齢者の移動手段に関する選択肢を広げるだけでなく、地域住民による支援体制の形成にも寄与することを意図している。

本講座は、作業療法士・理学療法士といったリハビリテーション専門職が中心となり、自治体や交通関連団体との連携のもとで多職種協働によって実施された。したがって、本企画は、専門職の視点から高齢者の地域生活を支える新たな「地域包括的移動支援モデル」の試行的実践としても位置づけられる。

4・3 実施概要

本企画は、和歌山県作業療法士会、和歌山県理学療法士協会、和歌山市第2層生活支援体制整備事業、和

区分	団体名（正式名称）	主な役割・貢献内容
共催	和歌山県作業療法士会	企画立案、運営協力者派遣、全体プログラム運営
共催	和歌山県理学療法士協会	内容調整、運営協力者派遣、全体プログラム運営
共催	和歌山市第2層生活支援体制整備事業	内容調整、対象者の選定、全体プログラム運営
共催	和歌山市地域包括支援センター名草	内容調整、対象者の選定、全体プログラム運営
協力	和歌山県県民生活課	会場調整、資料提供、グループワークの運営支援
協力	和歌山東警察署	交通安全や免許返納に関する講義提供、資料提供、計測機器の使用協力、グループワークの運営支援
協力	和歌山市交通政策課	地域交通に関する情報提供、グループワークの運営支援
協力	和歌山ダイハツ販売株式会社	ドライビングシミュレータ、安全運転サポート車の使用協力
協力	株式会社セリオ	シニアカー、電動自転車、電動車椅子の使用協力

表1. 共催・協力機関一覧

歌山市地域包括支援センター名草の共催により実施された。協力機関として、和歌山県県民生活課、和歌山県和歌山東警察署、和歌山市交通政策課、和歌山ダイハツ販売株式会社、株式会社セリオが参画し、地域における多職種・多機関の連携体制のもとで開催された（表1）。

対象者は、和歌山市包括名草圏域に在住で運転免許保有者の方で、地域活動に積極的に関与している住民の中から、リーダー的な立場にある者を選定した。包括名草圏域は名草、三田、安原の3地区に分かれており、それぞれの地区からおおよそ均等に選出した。和歌山市包括名草圏域は、地区によって公共交通不便地域に該当する地域であり

会場は、和歌山交通公園内の事務所2階（和歌山市西18-1）を使用した。

開催回数は4回（5月、6月、8月、9月に各1回）であり、そのうち2回は運転継続をテーマとし、残りの2回は運転中断をテーマとして実施した。各回では、講義、体操、体験、グループワークを組み合わせた複合的なプログラムで構成した。

各回のテーマは以下のとおりである。

第1回：「加齢に伴う変化と自動車運転」

第2回：「ヒヤリハットマップ作成」

第3回：「地域での移動と生活を考える」

第4回：「ノーマイカーデー」

4・4 プログラムの内容（図4）

運転継続を扱った第1回は「加齢に伴う変化と自動車運転」をテーマとし、「加齢によって生じる身体的・認知的変化が運転行動に及ぼす影響」について講義を行った。その後、参加者は身体機能や認知機能測定を行い、自身の状態を客観的に把握する体験的な学習の

機会を設けた。さらにサポカーの体験を組み込み、加齢による変化を補うための技術の活用を促進することを目的とした。

第2回は「ヒヤリハットマップ作成」をテーマとし、「交通事故多発地点や頻発する事故」について講義が行われた。その後、参加者は日常の運転中に感じた危険場面や不安をもとに、自らの生活圏内におけるヒヤリハットマップを作成した。このワークを通じて、運転行動の振り返りを促すとともに、地域特有の交通課題への気づきを引き出す構成とした。

運転中断を扱った第3回「地域での移動と生活を考える」では、免許返納の手続きや移動手段の選択肢に関する情報提供を行った。また地域での移動と生活を再考するためのワークシートを活用して、現在の運転習慣（目的地や頻度）を可視化し、運転不可能になった際の継続方法や代替手段を検討した。これにより、移動手段に関する現実的な準備と自己決定を支援した。

第4回「ノーマイカーデー」では、第3回で検討した代替手段を実際に用いた外出と当日会場までを自家用車を使わずに実際に外出を試みる課題を与えて行動変容型のプログラムを実施した。徒歩やバス、自転車等を用いた移動体験を通じて、自動車以外の移動手段に対する理解と自信の向上を目指した。さらに、電動アシスト自転車やシニアカーなどの代替移動手段の試乗体験により、免許返納後の生活をより現実的にイメージする助けとなるよう構成した。

4・5 プログラムの特徴

本講座は、参加者が自らの運転行動を見直すとともに、将来的な移動手段のあり方を主体的に考えることを目的に設計した。特に、「運転の継続」と「運転の中断」という一見対立する二つの局面を、段階的かつ

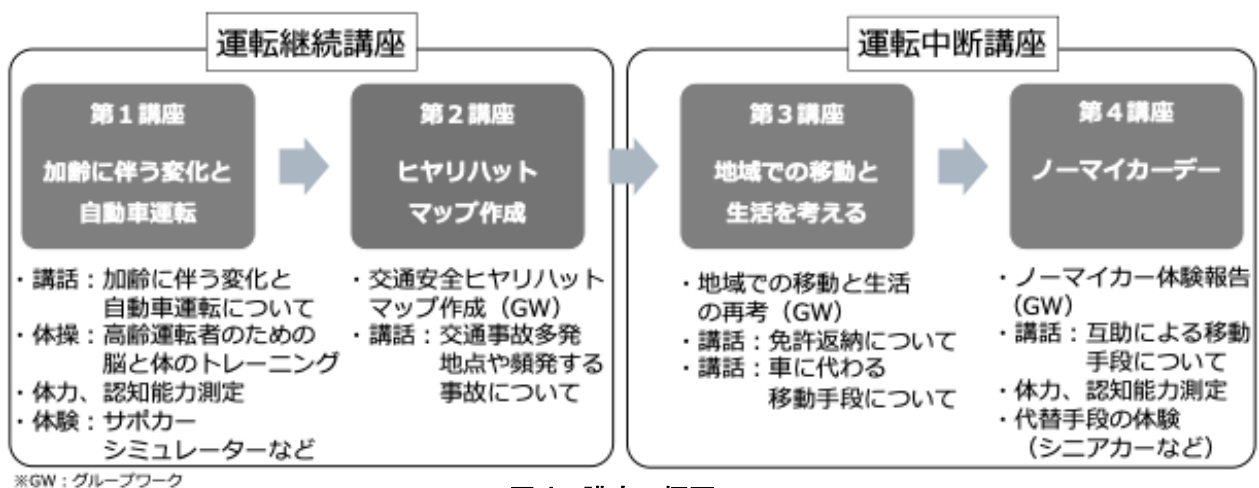


図4. 講座の概要

実施講座	講義テーマ	担当
第1	加齢に伴う変化と自動車運転	作業療法士
第2	交通事故多発地点や頻発する事故について	和歌山県和歌山東警察署
第3	免許返納について	和歌山県和歌山東警察署
第3	車に代わる移動手段について	和歌山市交通政策課
第4	互助による移動手段について	生活支援コーディネーター

表2. 各講座での講義と担当者

実施講座	体験内容	
第1	・安全運転サポカー └自動ブレーキ └ペダル踏み間違い急発進抑止装置 ・ドライビングシミュレーター └運転脳年齢を測定	
第1・4	・反応測定シミュレーター └脳年齢を測定	
第4	・シニアカー、電動自転車 └代替手段の選択肢として体験	

図5 体験内容

実施講座	テーマ	内容
第2	交通安全ヒヤリハットマップ作成	日常の移動で感じる「ヒヤリ」体験や危険地点を共有し、場所と内容を地図に記録する
第3	地域での移動と生活の再考	ワークシートを使用して、現在の運転習慣（目的地や頻度）を可視化し、運転不可能になった際の継続方法や代替手段を検討する
第4	ノーマイカー体験報告	車を使用せずに移動した体験や感想を共有する

表3. 実施内容_グループワーク

連続的に捉え、相互に補完しあう支援内容として組み込んだ点に、本プログラムの独自性がある。

プログラム内容は、地域の実情に即した実践的な内容を取り入れたことで、受講者にとっての具体性と現実性が高まり、「あがごと（じぶんごと；和歌山弁）」として運転や移動の課題を捉える姿勢の醸成が期待された。加えて、警察や行政機関の担当者による補足解説（表2）を随所に挿入するなど、多職種が連携した体制のもとで包括的に実施された点も、本プログラムの実践的な価値を高めている。

また、様々な体験を取り入れた点（図5）も本プログラムの大きな特徴である。こうした体験型プログラム

は、机上の学びだけでは得られない実感を伴った気づきを提供し、参加者の行動変容を促す重要な要素である。さらに単なる知識の提供にとどまらず、参加者が自らの移動・生活様式を見直し、今後の移動のあり方を主体的に考える契機となるよう設計した。講義や体験に加えて、参加者間での情報交換や共感的なやり取りが生まれるよう、グループワーク（表3）や対話を重視した構成とした点も本プログラムの特徴である。本講座は、単に運転の可否を判断する場ではなく、「どうすれば地域で移動し続けられるか」を主体的に考え、選択するためのプロセスを支援する場として機能すると考える。

		第1講座 (n=30)	第2講座 (n=26)	第3講座 (n=26)	第4講座 (n=20)
性別	男性：女性	17:13	13:12	14:12	12:8
年齢	MD±SD (min-max)	75.3±5.3 (65-88)	75.2±5.6 (65-88)	76±5.2 (66-88)	76.8±4.9 (66-88)
地区	名草・安原・三田	6:12:12	6:11:9	6:10:10	5:6:9

表 4. 第1回から第4回講座の参加者属性

4・5 参加者の反応と得られた成果

＜参加者＞

本講座には延べ30名の地域住民が参加した。第1講座には30名全員が出席し、第2講座および第3講座にはそれぞれ26名が参加、最終回となる第4講座では20名の参加した（表4）。回を重ねるごとに参加者数の減少は見られたが、多くの参加者が継続的に参加しており、講座全体としての関心の高さがうかがえた。参加者の年齢層は幅広く、最高齢は88歳で、4回全てに出席するなど高い意欲を示した。また参加者の構成としては男性の割合が比較的多いことが特徴である。

＜参加者の反応 アンケート結果より要約＞

第1講座では、自分の体力や能力を知ることができ、数値で自身の現状を把握し、改善点を理解できたことに満足している。初めての体験や検査を楽しんだという意見が多くあり、特に普段経験できない測定やシミュレーションに対する評価が高かった。第2講座では、他の参加者とのコミュニケーションや情報共有を通じて、危険箇所や交通安全について深く学ぶことができたという意見が多く寄せられた。特に、ヒヤリハットマップの活用やスピード抑制といった具体的な改善策を再確認することで、安全運転への意識が高まった。第3講座では免許返納後の生活や外出手段について具体的に考える機会を得たことが評価され、グループワークを通じて、免許返納がより現実的に感じられるようになったという意見が多く見られた。また、免許返納への不安や感情的な面での葛藤も示された。第4講座では、参加者は活動を重ねるごとに楽しさが増し、暑さや疲労を感じつつも景色や貴志川線の綺麗な車内などを楽しんでいた。特にたいこ橋の通過が大変だったという意見もあったが、全体的には前向きな姿勢が見られた。ノーマイカーデーを意識して最後の日まで頑張ったという声があり、これからも近隣のお店に歩いて行く意向を示した参加者もいた。

＜印象的なエピソード＞

全4回の講座を通して、印象に残った場面は数多くあるが、特に忘れがたい出来事が3つある。

1つ目は、第2回講座で実施した「ヒヤリハットマップ作成」の場面である。参加者が自身の生活圏内で経験した危険な場面や気をつけている場所について活発に語り合いながら地図に書き込んでいく様子は、こちらの想像以上に熱気を帯びていた。「ここは道が狭くなっていて危ない」「この交差点は小学生がよく通るので事故が起きやすい」など、生活に根ざした情報が次々と共有され、参加者同士の対話から地域の交通課題が浮き彫りになった瞬間でもあった。

2つ目は、第3講座において免許返納後の生活をイメージする際に、数名の参加者が否定的な反応を示す場面がありました。最終的にはワークに参加いただきましたが、そのような思いを丁寧に受け止め、安心して参加していただけるような配慮の重要性を改めて感じました。

3つ目は、第4回講座「ノーマイカーデー」における参加者の実行力である。中には、普段は車で15分の距離を、徒歩とバスを乗り継いで1時間半かけて来場された方もおられ、到着時には「今日はもうへとへとやわ」と話されていた。それでも、「やってみて良かった」「またやってみようかな」という前向きな声が聞かれ、公共交通や徒歩による移動の可能性を体感された様子が印象的だった。また、特に心に残っているのは、第3回講座の段階では「ノーマイカーデーなんて絶対にやらない」と強く否定的だった参加者が、最終的には実施し、照れながらもその経験を共有してくださったことである。このような小さな行動の変化が、我々にとっても大きな励みとなった。

＜メディア報道＞

本企画については、外部からの関心も高く、メディアにも取り上げていただいた。第1回講座では新聞社2社が取材に訪れ、企画の趣旨や参加者の様子を報道し

てくださった。また、第4回講座においても新聞社1社が取材に入り、「ノーマイカーデー」の実施に向けた参加者の取り組みや、当日の体験の様子が紹介された。こうした報道を通じて、地域における高齢者の移動支援への関心が広がり、今後の活動展開にもつながる大きな後押しとなった。

4・6 今後の展望と課題

本企画「地域での移動と生活を考える会」は、高齢者が地域で移動し続けるために必要な支援を、運転継続と中断の両側面から連続的に支えるという新たな試みであった。参加者の反応からは、体験型・対話型のアプローチが行動意識の変化を促す可能性を有していること、また多職種・多機関連携により支援の広がりが生まれることが示唆された。

一方で、今後の課題として、①公共交通機関の少ない地域における現実的な代替手段の提示、②運転中断への心理的ハードルへの配慮、③本事業の継続・拡大に向けた人材確保と運営体制の強化などが挙げられる。特に、参加者の多くが地域活動のリーダー的立場であったことから、より多様な層への普及に向けた工夫も必要である。

今後は、地域包括支援センターや交通事業者とのさらなる連携を図りながら、地域に根ざした「移動と生活の支援モデル」の展開と、その評価・検証を重ねていくことが求められる。また、本企画で得られた知見をもとに、他地域への展開や若年高齢者層へのアプローチ、ICT等を活用した支援の可能性も視野に入れていきたい。

5. 結言

「地域での移動と生活を考える会」は、自動車の運転をめぐる支援を「継続」と「中断」に分断せず、生活者の視点から一体的に考えることの大切さを再確認する機会となった。高齢者一人ひとりが、自らの生活や移動の選択肢を主体的に考えることは、その人らしい暮らしを守る第一歩である。

本企画は、作業療法士をはじめとするリハビリテーション専門職が、地域の関係機関とともに移動支援に取り組むことで、専門性を地域に還元し、新たな役割を発揮できることを示す実践となった。今後も、多様な地域課題に柔軟に対応しながら、高齢者が安心して移動し、住み慣れた地域で暮らし続けられる社会の実現に向けて、地道な取り組みを積み重ねていきたい。

利益相反

本稿に関連する企画「地域での移動と生活を考える会」においては、和歌山ダイハツ販売株式会社よりドライビングシミュレータおよびサポカー、株式会社セリオより福祉機器（シニアカー、電動自転車等）の貸与を受けたほか、行政機関・交通関連団体より講師派遣や資料提供等の協力を受けた。しかしながら、これらの協力はいずれも無償かつ本企画の主旨に賛同するかたちで提供されたものであり、原稿の作成および掲載内容には一切の関与を受けていない。

以上より、本稿において開示すべき利益相反はないものと判断している。

謝 辞

本企画「地域での移動と生活を考える会」の実施にあたり、ご支援・ご協力を賜りました和歌山県作業療法士会、和歌山県理学療法士協会、和歌山市第2層生活支援体制整備事業、和歌山市地域包括支援センター名草の関係者の皆さまに心より感謝申し上げます。

また、協力機関としてご参画いただいた和歌山県県民生活課、和歌山県和歌山東警察署、和歌山市交通政策課、和歌山ダイハツ販売株式会社、株式会社セリオの皆さまにおかれましては、機器の貸与や情報提供、講義など多方面にわたり本事業を支えていただきました。重ねて御礼申し上げます。

さらに、熱心に参加し、対話と体験を通じて本企画をとともに創り上げてくださった名草圏域の地域住民の皆さまに、深く感謝申し上げます。皆さまの姿勢が、本事業の意義をより確かなものとしてくださいました。

本稿にて紹介した取り組みが、今後さらに多くの地域へと広がり、高齢者の移動支援の一助となることを願っております。

文 献

- 1) 京阪神都市圏交通計画協議会：第6回（令和3年）近畿圏パソコントリップ調査
https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/research_pt/r03/index.html（2025年4月14日引用）
- 2) 和歌山県：和歌山県における高齢化の状況，令和6年度 和歌山県における高齢化の状況
https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/040300/siryo/index_d/fil/R6.pdf（2025年4月14日引用）

- 3) 和歌山県警察：交通年鑑令和5年版
https://www.police.pref.wakayama.lg.jp/04_toukei/nenkan_r05/documents/nenkan_r05.pdf（2024年4月14日引用）
- 4) 和歌山県警察：令和6年中高齢者（65歳以上）の事故
https://www.police.pref.wakayama.lg.jp/04_toukei/documents/r6/koureisyajikor06.pdf（2024年4月28日）
- 5) 警察庁ウェブサイト：運転免許統計
<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html>（2025年6月10日）
- 6) Yahoo ニュース：24年の免許返納、42万件 5年ぶり増加、警察庁発表
<https://news.yahoo.co.jp/articles/d4d773d104e5ff4ddb0e7f9668d0833e7a9c8770>
（2025年4月28日）
- 7) NHK 和歌山 NEWS WEB:和歌山県 高齢ドライバーの運転免許保有者数 低水準で推移
<https://www3.nhk.or.jp/lnews/wakayama/20241223/2040018898.html>（2025年4月28日）
- 8) 和歌山県：和歌山県地域公共交通計画の策定, 和歌山県地域公共交通機関計画（令和6年6月26日改訂）
https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/020500/d00215116_d/fil/keikaku_kaitei20240626.pdf（2025年4月14日引用）
- 9) 鍵野将平, 大関桃花, 橋本竜之介 他：運転さんの会せんの会を起点とした和歌山県での「自動車運転×作業療法」に対する多施設多職種連携の取り組み. 大阪作業療法ジャーナル 2023 ; 37 : 23-28
- 10) 鍵野将平, 龍神正導, 橋本竜之介 他：高齢者の移動と暮らしを守る！安全運転啓発活動の実践と発展～和歌山県における地域連携の取り組み～, 作業療法ジャーナル 2025 ; 59 : 8（印刷中）