

## 科学研究費助成事業 研究成果報告書

令和 4 年 6 月 2 日現在

機関番号：13301  
研究種目：若手研究  
研究期間：2018～2021  
課題番号：18K12589  
研究課題名（和文）高齢期における生活空間とモビリティ関連QOLの構築プロセスに関する基礎的研究  
  
研究課題名（英文）Basic Research on Construction Processes of Life Space and of Mobility-Related QOL in Older Adults  
  
研究代表者  
田中 健作（Tanaka, Kensaku）  
  
金沢大学・人間科学系・准教授  
  
研究者番号：20636469  
交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 2,200,000円

研究成果の概要（和文）：本研究では、高齢期のQOL構築への関心から、高齢者の日常生活空間の形成について、加齢によるモビリティ変化、近隣環境、個人の生き方や価値観や感情の作用などから検討した。研究対象地域には、大都市圏郊外の都市化の進んだ兵庫県宝塚市、大都市圏郊外で農村的性格を有する愛知県西尾市、地方圏の地域中心都市である高知県高知市、地方圏の周辺山村である高知県仁淀川町、徳島県上勝町を設定した。研究の結果、高齢者は、加齢に伴う日常生活圏とモビリティの縮小を受け入れたり、それに対して妥協したりしつつも、日常生活における生きがいや満足度を高めるための工夫を実践してきたことが明らかとなった。

## 研究成果の学術的意義や社会的意義

学術的意義として、交通を対象とした地理学的研究において不足していた高齢者の移動行動に関する知見を得ることができたこと、一方で高齢者を対象とした地理学的研究において不足していた高齢者のモビリティの変化や受容に関する知見を得ることができたことが挙げられる。加えて本研究の成果として、交通の地理学的研究と高齢者の地理学的研究とを接続させた点も挙げられる。  
社会的意義として、モビリティ低下に対峙する高齢者の具体的な姿など、高齢社会化の進む日本における高齢者や交通に関する政策立案の基礎的情報を提供できた点が挙げられる。

研究成果の概要（英文）：In this research, we examined construction processes of life space and of mobility-related QOL in older adults. We focused on the changes in their mobility due to aging, the neighborhood environment, their emotion and so on. The research areas were Takarazuka City, Hyogo Prefecture, Nishio City, Aichi Prefecture, Kochi City, Kochi Prefecture, Niyodogawa Town, Kochi Prefecture, and Kamikatsu Town, Tokushima Prefecture. As a result of the research, we could clarify the older adults have been practicing to increase their motivation and satisfaction in their daily lives while accepting or compromising the shrinking of their daily life space and of mobility due to aging.

研究分野：人文地理学

キーワード：高齢者 モビリティ QOL

## 1. 研究開始当初の背景

平成 29 年度版高齢社会白書によると、日本の高齢者数は 3,459 万人(2016 年 10 月・高齢化率は 27.3%)にまで達しており、今後は 2054 年にかけて 75 歳以上人口の増加が予想されていた。運転免許返納の促進や段差・傾斜といった空間的バリアの解消など高齢者のモビリティ対策を加速させるため、安心・安全な生活空間とモビリティの構築を見据えた地理学的研究の必要性が高まっていた。2016 年 7 月、厚生労働省は「地域共生社会」を構築し、生涯現役社会づくり、安心して自分らしく老いることのできる社会づくりなどを政策課題として掲げた。これらは、地域で支えあう人々の自立や自己実現の達成を志向するものである。このため生活空間の構築と深いかかわりをもつモビリティ研究においても人々の「生活の質(QOL)」を念頭においた研究が求められるが、先行研究では交通機能や交通環境自体の分析が主であり、QOL を全面に打ち出した研究は管見の限り殆ど見られなかった。QOL には、「社会的な生活の質」と「ひとりひとりの人生の内容の質」という側面がある。先行諸研究は前者への傾倒が強かったが、高齢者は生きる喜びの下位領域として手段性をまず重視しているため、ライフスタイルを念頭に置いた個人の価値観や感情の在り方をモビリティ研究に組み込む必要があると考えた。

## 2. 研究の目的

1 のため、本研究では、QOL を念頭におき、高齢期におけるモビリティの状態によって日常生活がいかに難しくなっているのか(充足されているのか)を、近隣環境だけでなく個人の生き方や価値観や感情の作用なども踏まえて理解することを目的とした。特に高齢者の日常生活およびその質のあり方とモビリティとの関連を把握するための一次資料を得ることに注力した。

## 3. 研究の方法

研究対象地域には、近年の免許返納や空間的バリアに関する議論、近隣環境の多様性を考慮し、大都市圏郊外の都市化の進んだ兵庫県宝塚市、大都市圏郊外で農村的性質を有する愛知県西尾市、地方圏の地域中心都市である高知県高知市、地方圏の周辺山村である高知県仁淀川町、徳島県上勝町を設定した。研究当初、日記記入調査や語りを重視したインタビュー調査を予定していたが、2020 年初頭からのコロナ禍によりそのような調査実施が困難となった。このため代替的なアンケート調査を複数のフィールドにて実施した。

2018~2019 年度途中までは宝塚市の集合住宅に在住する高齢者を対象に、7 日間の日記記入式調査・インタビュー調査(17 世帯 22 名)、移動環境に関する評価や移動障壁に関するアンケート調査・インタビュー調査(33 名)を実施した。2019 年度後半は高知県仁淀川町において、町役場との連携により、日常生活および日常移動の満足度、交通利便性への評価に関する全町調査(有効回答 1,140)を実施した。2019 年度後半~2020 年度はコロナ禍にあったが、現地での調査協力を得て、愛知県西尾市の俳句結社に所属する 60 歳以上の俳句愛好者 25 人を対象に、加齢に伴うモビリティと俳句活動の変化に関するアンケート調査を実施し、一部インタビュー調査にて補足した。2021 年度は、高知県の文化教室(生涯学習)運営団体と連携し、参加者 594 人分を対象に活動参加やモビリティ満足度に関するアンケート調査を実施した。2022 年 3 月のまん延防止等重点措置の終了後には、直ちに徳島県上勝町の奥地集落を中心に 27 の高齢者世帯への買物行動、食生活、食料品調達行動に対する満足度に関するインタビュー調査を実施した。

定量データはクロス分析を行い、インタビューや自由記述などの定性データは内容や性質をカテゴリー化しながら分析と解釈を進めた。このほか、2018~19 年度は 2013~2014 年に徳島県上勝町で実施した高齢女性 19 人へのインタビュー調査のデータを用い、モビリティと日常活動との関係についても整理した。

なお、本研究では「モビリティ」を乗り物、移手段、移動能力とした。

## 4. 研究成果

(1) 大都市圏郊外の都市的地域である宝塚市の集合住宅へのインタビュー調査(一部アンケート調査)から明らかになったことは以下の通りである。

高齢前期においては、通勤や趣味、フィットネスクラブに通うなどして外出頻度が高く、70 歳代後半以上になると、歩行能力の低下により移動の難しくなる人があられていた。70 歳代に入ると近隣の坂道歩行に苦をより感じるようになり、70 歳代半ばあたりから、移動時間に余裕を持たせたり、乗り物利用を増やしたりする人が増え、過去 10 年間の徒歩移動の減少が認識されるようにもなっていた。ただし、加齢の進行や加齢への適応の個人差がより明瞭になる 80 代以上の場合、70 代後半よりも坂道を苦に感じる人は相対的に少なかった。加齢の進行や加齢への適応の個人差によるものと推測された。また、加齢によるモビリティの縮小は交通手段利用を分化させていた。これについて、高齢者を 1: 運転中、2: 返納・失効・運転とりやめ、3: 元々免許なしの 3 類型に区分し、日常生活における外出回数および外出範囲の過去 10 年間の変化をみると、類型 1 と 3 は「縮小」と「変化なし」の二極化し、類型 2 ではこれらに加えて「外出回数に変化はないものの外出範囲を狭めている」人が含まれた。移手段全体でみると、各類型に

共通して加齢によりバス交通の利用が多くなっていった。こうした移動方法の変化に対する満足度は、どの類型においても「やむを得ない」とする人が多かった。概ね、加齢によるモビリティ縮小を受容していることがわかる。2にのみ一部に「やや不満足」や「不満足」がみられた。比較的元気なうちに運転を手放せるがゆえ、活動ニーズの高さとモビリティ縮小との間にミスマッチも生じやすくなっていると考えられた。

(2) 大都市圏郊外にあり農村の要素を持つ西尾市における、俳句愛好者へのアンケート調査(一部インタビュー調査)から明らかになったことは以下の通りである。

まず、各俳句愛好者の加齢と日常生活との関係やその空間性について、日常的な運転有無、外出範囲の変化・移動能力への満足度等を年齢別に検討したところ、主に75歳以上の非運転車層の外出範囲の縮小や満足度の低さが顕著にみられた。運転者の移動満足度は概ね高かったものの、足腰の痛みを抱えた75歳以上の運転者、日々忙しく余暇時間確保の難しい75歳未満運転者の移動満足度は低くなっていった。加齢と俳句活動実践との関係やその空間性についても検討した。多くの俳句愛好者は、俳句を嗜む近親者の紹介によって、50歳代半ば以降に俳句活動を始めており、俳句活動は、定年後・老後の活動や交流機会として期待、認識されていた。また俳句活動は、他の余暇活動とは異なり、加齢を伴っても継続されていた。その継続要因の一つは、活動の共同性に求められた。俳句は座の文学であり、主宰や句友らとの場の共有や共感原動力となる。そこでは自家用車の運転だけでなく句友との便乗も用いられていた。他の継続要因としては、俳句活動が広域移動を必須としないことが挙げられた。各俳句愛好者は句材の多くを日常生活や人生経験の中から見出してきた。俳句愛好者は自己のモビリティ低下に適応し、活動スケールを自己の身体を中心に据えて変化させつつ、日課、生きがい・楽しみ、精神的支柱、自己保存の手段として、日常の俳句活動を継続していた。

以上のように、俳句活動の空間は身体スケールが軸となり、各々のモビリティに即して形成されてきた。俳句愛好者は意義ある俳句活動を継続することができ、生活の質を高めていると考えられた。

(3) 地方圏の地域中心都市である高知市における、生涯学習教室(講座)を対象としたアンケート調査から明らかになったことは以下の通りである。

生涯学習教室(講座)参加者をみると、高知市在住者の参加者は相対的に多く、その平均年齢も高知市外の人よりも高くなっていった。高知市参加者の多い要因は、単に人口規模のみに求められるものではなく、80歳以上においても徒歩や自転車を利用して会場にアクセスできることが挙げられた。受講者は教室(講座)参加に満足しており、ひいては生活満足度を高めていた。受講者の活動満足度は高く、殆どの受講者が活動参加の継続を希望していた。一方、加齢や健康不安から活動継続が難しいと認識し、生活満足度を高める機会の喪失を伴う区切りの設定に直面していた人も若干みられた。こうした区切りの設定は、の句会参加においてもみられた。

また、調査により、移動のしやすさは生活の質を高める要素にもなっていたことも明らかとなった。8割以上の回答者は「外出時の移動しやすさ」および「外出時の移動満足度」を高く評価し、この「移動しやすさ」は「生活満足度」にプラスに作用していた。免許返納者や免許のない人も運転者と同様に半数以上が移動しやすさを相対的に高く評価していた。これは、高知市のような地方中規模都市では、徒歩や自転車、サポートや公共交通の組み合わせによってある程度の交通(生活)利便性を確保できていると考えられた。一方、移動満足度が低い2割弱の人は主に運転のできない人たちであり、元々免許なしの人よりも、免許返納者によって構成されていた。このほか、「移動しやすさ」が「生活満足度」にマイナスに作用している」とした人(回答者の1割弱)の8割ほどが、「生活満足度」について「満足・多少満足」としたことが挙げられた。高齢者は加齢変化に適応しつつ、移動以外の要素によって生活満足度の維持や向上を図っていた。生涯学習教室への参加は、満足度形成において重要な役割を果たしていると考えられた。

(4) 地方圏の農山村である高知県仁淀川町のアンケート調査から明らかになったことは、以下の通りである。

住民の年齢層が高くなるにつれ、外出範囲の縮小や外出頻度の低下が進んでいた。75歳以上の場合、それ以下の年齢層よりも日常生活や日常移動の満足度は低下し、移動状況自体が日常生活の満足度を引き下げる傾向もみられた。年齢が高くなるにつれて、運転をしない人の割合は高くなっていった。75歳までは運転者の割合が9割を超えていたが、75-84歳は75%、85歳以上は5割程度にまで低下した。これに対応して、75歳以上のバスやタクシーの利用割合は高くなっていったものの、バスは月1~3回、タクシーは月1回未満の利用が主であり、自家用車運転ほどの高頻度利用ではなかった。75歳以上の場合、自家用車運転とともにバス・タクシーを利用しない住民も一定数みられ、彼らは近親者送迎をモビリティとしていた。バス交通非利用者層は運転者と高齢非運転者によって構成されていた。こうしたモビリティの年齢層別の差異は、バス交通やタクシーに対する満足度にも影響していた。これについて、75歳以上はそれ以下の年齢層に比べて、「満足」や「やや満足」の割合は高かった。ただし、バスやタクシーの未利用に起因する「わからない」の割合は3分の1程度を占め、74歳以下ほどではないものの高水準であった。こうした住民のモビリティ利用形態は、バス交通に対する認識・評価にも影響を与えていた。1:「運転・月1回以上」、2:「運転・月1回未満」、3:「バス利用・月1回以上」、4:「バス利用・

月1回未満」5:「運転とバスともに利用・なし(2・4と一部重複)」別にみると、『自分自身ができる地域のバス交通・維持改善のための行動』(複数回答)の場合、全体として「利用を増やす」 「行政や運輸業者に働きかけ」の占める割合が高かった。1と4は「年会費負担・寄付」 「行政や運輸業者に働きかけ」 2と3は「利用を増やす」 「近隣住民に働きかけ」 3は「議員や区長に働きかけ」の意見割合が相対的に高かった。一方、1と4の「利用を増やす」 3の「特になし」と5の「利用を増やす」は相対的に低かった。『自身の考えるバス交通の持つべき役割』(複数回答)の場合、1~5のいずれも「交通不便な住民の移動手段」は8~9割弱、「来町者の移動手段」は2割程度を占めた。各類型の特徴として、1と4では「商業や観光の活性化手段」 「物流と合わせた輸送手段」 3は「運転する住民の移動手段」 5は「特になし」の割合がそれぞれ相対的に高かった。これらのようにモビリティ状態は生活満足度や交通環境に対する主観的意見に影響を与えていた。

(5) 地方農山村である徳島県上勝町におけるインタビュー調査から明らかになったことは、以下の通りである。

まず、高齢女性の日常生活におけるモビリティの実態(2013~2014年調査=75歳以上の女性19人)について、バス交通からの遠隔性の程度に着目して検討したところ、1990年代以降は加齢による自分自身を含む世帯内モビリティの縮小により、交通サービスや他者のサポートの役割は高まった。これらは遠隔性の影響を受けやすく、モビリティ利用には地域的な差異が生じていた。この下で遠隔性の高い地域ほど、遠隔性の高い地域では交通サービスそのものの不足が顕著であり、モビリティの質を高めるためにより多くのモビリティを組み合わせる生活を営む必要があった。遠隔性の低い地域については、交通サービスやインフォーマルなサポートを相対的に利用しやすい環境にあり、それゆえ利用するモビリティの数は少なくても済むものの、交通サービスを補完するインフォーマルなサポートの不安定さといった問題は残されていた。これらのため、上勝町全体として、高齢者モビリティの安定性や質、外出機会を高めうる交通サービスの構築が求められていると考えられた。

次に、遠隔性の高い(本研究では食料品店から1km程度以上遠方の)地区の高齢者世帯の食料品調達行動調査を2022年に行った。対象の27世帯のうち26世帯は野菜を「自給」(生産規模は様々)していた。モビリティ状態に関わらず、住民は長年生活に取り入れてきた農作業を自宅周辺で継続していた。また、高齢者は加齢段階に応じて、自身の運転、配達等の利用、町内外に住む別居子のサポート受授など、種々のアクセス方式を選択的に組み合わせしており、小売店での「買物」を縮小させつつも維持していた。この一方、「自給農」や作物受授などの市場外流通を経由した調達の加齢変化は現状維持ないし若干の縮小にとどまった。高齢者はそこに住む限りにおいて作物栽培という行為を継続してきたためである。こうした、自給農や買物を組み合わせた食料品調達行動は、食料品の確保のみならず、高齢者の引きこもり防止などの健康づくりや嬉しさ・楽しさ・興味・安らぎポジティブ感情と関連するなど、高齢者の日常生活の自立や自律を多面的に支援しうる存在となっていた。

(6) 最後に以上の結果を手短にまとめる。

本研究では、QOLを念頭におき、高齢期におけるモビリティの状態と日常生活との関連について、近隣環境だけでなく個人の生き方や価値観や感情の作用なども踏まえて調査・分析した。以上にみたように、高齢者のモビリティとそれによる活動や満足度のあり方には地域差が生じていた。こうした地域差が認められた一方、高齢者はそれぞれの生活地域において、加齢に伴う日常生活圏とモビリティの縮小を受け入れたり、それに対して妥協したりしつつ、日常生活における生きがいや満足度を高める活動を実践していた点は共通していた。加えて、モビリティの高さと生活満足度の高さとの相関関係も共通してみられた。これらより、高齢者は加齢によるモビリティ低下に適應する能力を有しているものの、彼らの生活の質を高めるためには近隣の移動環境や外出支援等の整備によるモビリティの向上を図ることが望ましいと考えられる。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計1件（うち査読付論文 1件/うち国際共著 0件/うちオープンアクセス 1件）

|  |                    |
|--|--------------------|
| 1. 著者名<br>田中健作   | 4. 巻<br>75         |
| 2. 論文標題<br>徳島県上勝町における高齢女性のモビリティ                        | 5. 発行年<br>2020年    |
| 3. 雑誌名<br>地理科学   | 6. 最初と最後の頁<br>1-18 |
| 掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子）<br>10.20630/chirikagaku.75.1_1 | 査読の有無<br>有         |
| オープンアクセス<br>オープンアクセスとしている（また、その予定である）                  | 国際共著<br>-          |

〔学会発表〕 計3件（うち招待講演 0件/うち国際学会 0件）

|   |
|---|
| 1. 発表者名<br>田中健作・鈴木基伸                    |
| 2. 発表標題<br>シニア世代のライフスタイルと俳句活動 愛知県西尾市の事例 |
| 3. 学会等名<br>経済地理学会西南支部12月例会              |
| 4. 発表年<br>2020年                         |

|                                    |
|------------------------------------|
| 1. 発表者名<br>田中健作                    |
| 2. 発表標題<br>高知県仁淀川町におけるバス交通に対する住民意見 |
| 3. 学会等名<br>日本地理学会春季学術大会            |
| 4. 発表年<br>2021年                    |

|                             |
|-----------------------------|
| 1. 発表者名<br>田中健作             |
| 2. 発表標題<br>加齢によるモビリティ低下への適応 |
| 3. 学会等名<br>日本地理学会春季学術大会     |
| 4. 発表年<br>2020年             |

〔図書〕 計0件

〔産業財産権〕

〔その他〕

-

6. 研究組織

|  | 氏名<br>(ローマ字氏名)<br>(研究者番号) | 所属研究機関・部局・職<br>(機関番号) | 備考 |
|--|---------------------------|-----------------------|----|
|--|---------------------------|-----------------------|----|

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8. 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

| 共同研究相手国 | 相手方研究機関 |
|---------|---------|
|---------|---------|