

## 高齢化社会における生活構造と モビリティに関する調査研究

鈴木春男<sup>\*</sup>

高齢者といっても、その生活構造、生活実態を見ると、さまざまなパターンが存在している。高齢者に対するこれまでの交通政策は、高齢者の共通項に注目し、かれらを一律に扱う傾向があった。しかし、高齢者の生活実態に即して高齢者をセグメントし、そこからあるべき移動手段や道路環境、あるいは交通教育のあり方を考えていくことが重要である。本論文はH614プロジェクトとして行われた、生活構造という観点からセグメントする場合の指標の発見と、それが高齢者のモビリティにどう関係しているかをみた基礎的研究の報告である。

### Research Study Concerning Lifestyle Structure and Mobility in an Aged Society

Haruo SUZUKI<sup>\*</sup>

A number of patterns are visible in the lifestyle structure and conditions of the aged. Traffic policies concerning the aged to date have tended to note the items which are common to that age group and deal with them uniformly. However, we need to consider ideals in means of mobility, road environments and traffic education for the aged as a separate entity based on their lifestyle conditions. This paper is the result of the basic research conducted in Project H614 which examined the discovery of an index within a sector segmented on the basis of lifestyle structure, and the corresponding relationship with mobility in the aged.

#### 1. 高齢者事故要因をめぐる新たな視点の必要性

高齢者の交通事故増加に歯止めをかけ、さらにその減少を図るために、高齢者の交通事故増加の背景にあるものが何かを探り出すことが非常に重要な課題となっている。もちろんこれまででも、そうした観点に立った研究は実に数多く行われてきた。高齢者の心身機能の低下といった身体的機能の特性から論じたもの、高齢者事故の分析から高齢者の交通行動の特徴を明らかにし、そこから安全対策を検討しようとするもの、高齢者の安全のための環境条件の整備をめぐる研究等々、実に多方面から研究が進めら

れてきた<sup>\*1</sup>。





しかし、そうした数多い研究にもかかわらず高齢者の交通事故による死者数の増加傾向は一向に治まる気配を見せていない。これは、高齢者の事故の原因を新たな視点で探ることの必要性を示唆するものである。そうした視点の一つとして、高齢者のもつ人間的な特性、とりわけ心理的特性や行動的特性、さらに社会的特性といった人間科学的な要因を重視した研究が注目されている。

確かに、高齢者の交通事故増大の原因を人間科学的なアプローチで探ることの有効性は高く、事故対策をめぐる人的要因を重視すべきことは最近強く主張されているところである。ただ、ここで注意しなければならないことは、そうした研究の多くが人

\* 千葉大学文学部教授  
Professor, Faculty of Letters,  
Chiba University  
原稿受理 1995年9月11日

\* 1 鈴木春男「高齢化社会における交通問題の課題」(IA-TSS Review, Vol.20, No.3, Sep.,1994) 参照。

Table 1 家族形態パターン

◎	一人住まい	43人(10.4%)
◎=○	夫婦のみ二人住まい	108人(26.0%)
	夫婦+子供夫婦、 または夫婦+未婚の子	71人(17.1%)
	夫婦+子供夫婦+孫	72人(17.3%)
	高齢者一人+子供夫婦、 または高齢者一人+未婚の子	30人(7.2%)
	高齢者一人+子供夫婦+孫、 または 高齢者一人+子供夫婦+孫+未婚の子	55人(13.3%)
	その他	36人(8.7%)

間的ファクターをあまりに重視するためか、人間を人間としてのみ取り扱う、すなわち生活から切り離し、独立した存在として扱う傾向が強いという点である。そのようなことから、高齢者の生活構造、すなわち高齢者がどのような生活をしているのかを明らかにし、それを基礎にして交通なり移動なりを考えていく必要があると思うのである。

このように、高齢者の交通問題をかれらの生活そのものから見ていく必要があると思ったのは、事故を起こした高齢ドライバーと事故原因をめぐってデブス・インタビューを行った際<sup>\*2</sup>に、直接的な事故原因とは別にかれらの日常的な生活や、その日の生活上の出来事が事故と深く関わっていると感じたことによる。またそうしたインタビューを通じて、事故を起こした高齢ドライバーが年齢を感じさせないほど大変元気で、それまでもっていた「心身機能が低下した高齢ドライバー」というイメージにはほど遠かった点にもよる。もちろん心身機能に多少問題点をもつドライバーもいることは事実であるが、かれらが運転していることとかれらの元気さとは深く関わっているのではないかと感じたのである。車を運転し社会参加していることが、かれらの元気さの

\* 2 「高齢ドライバーの人的事故要因に関する調査研究」中間報告書(そのII)、勸国際交通安全学会、平成4年3月、第2章参照。

\* 3 「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」報告書、勸国際交通安全学会、平成7年3月、に詳しい。

秘訣ではないか。つまり近所の人を病院に乗せていってあげたり、家族の送り迎えを引き受けたり、友人を車で訪問したり、絵の仲間と好きな写生を目的にドライブを楽しんだり、といったことがかれらの生活に張りを与え、元気を保つ原因になっているのではないかと感じたのである。

## 2. 生活構造的視点応用の試み

ところで、生活構造という切り口で高齢者の交通問題を見ていく場合、生活構造を示す多様な指標の、どれを取り出して切り口にするのが有効なのかということが重要な課題になる。国際交通安全学会で昨年度実施したH614プロジェクト「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」(プロジェクトリーダー：鈴木)は、そのような問題意識からスタートした。そこでは、都内および周辺の5地域、20地点で、415人の高齢者を対象に行ったアンケートの質問項目のなかに、かれらの生活構造を明らかにするであろう項目を数多く入れておき、それらの質問項目を組み合わせて高齢者の生活構造を示すと思われるパターンを設定し、そうしたパターンがかれらの交通行動や安全意識とどう関わるかを見ていった<sup>\*3</sup>。

そこでまず、調査結果から生活構造を示すと思われるパターンのいくつかを例示してみよう。

### 2-1 家族形態パターン

生活構造を示す指標の一つとして、家族形態があると思う。一人暮らしの高齢者、夫婦二人で住んでいる高齢者、結婚した子供や孫と一緒に住んでいる高齢者、こうした家族構成の違いはかれらの交通行動や安全意識と深く関連するのではないかとということが予測される。

そこで分析の指標としてTable 1のような、その他を含む7つの家族形態のパターンを用意した。一

Table 2 高齢者夫婦の健康状態パターン

◎=○	本人・配偶者ともに健康	194人(46.7%)
◎=●	本人健康+配偶者健康ではない	32人(7.7%)
◎=×	本人健康+配偶者なし	106人(25.5%)
●=○	本人健康ではない+配偶者健康	21人(5.1%)
●=●	本人・配偶者ともに健康ではない	26人(6.3%)
●=×	本人健康ではない+配偶者なし	33人(8.0%)
D K		3人(0.7%)

多かったパターンは夫婦のみ二人住まいのパターンで、対象者415人中の108人、26%であった。

2-2 高齢者夫婦の健康状態パターン

高齢者の交通問題を考える場合、夫婦の健康状態というのめかれらの行動や意識に大きな影響を与えようである。いくら本人が健康でも、配偶者が健康でなければ交通行動にそれなりの影響を受けることは当然予想されるところである。

そこで、夫婦の健康状態を組み合わせてTable 2のようなパターンをつくった。なお、この場合、健

康か否かはあくまでアンケート結果に基づくものであり、本人がどう思っているかが反映されたものである。◎=○、すなわち本人も配偶者も健康というパターンが、415人中194人、46.7%で一番多いが、それに次いで多いのが◎=×、すなわち本人は健康だが配偶者はいないというパターンで25.5%となっている。

高齢者世帯の7割強は夫婦あるいは単身で健康な状態を保っているということが出来るが、逆にいえば、3割弱が健康でない者をかかえているというこ

Table 3 人生へのモラルのパターン

	賛成	どちらかという賛成	不明	どちらかという反対	反対
1. 人生は歳をとるにつれて悪くなる	-2	-1	0	+1	+2
2. 去年と同じかそれ以上に元気がある	+2	+1	0	-1	-2
3. 歳をとって役立たずになった	-2	-1	0	+1	+2
4. 歳をとることは若い時に考えたよりよい	+2	+1	0	-1	-2

+8~+5	+4~+2	+1~-1	-2~-4	-5~-8
非常にポジティブ	ポジティブ	ニュートラル	ネガティブ	非常にネガティブ
37人 (8.9%)	86人 (20.7%)	144人 (34.7%)	102人 (24.6%)	46人 (11.1%)

Table 4 人生へのモラル別 本人の健康

(単位: %)

	たいへん健康	まあ健康	あまり健康でない	病気	無回答	合計 (実数: 人)
非常にポジティブ	29.7	67.6	2.7	—	—	100.0 (37)
ポジティブ	22.1	72.1	4.7	1.2	—	100.0 (86)
ニュートラル	15.3	70.1	12.5	1.4	0.7	100.0 (144)
ネガティブ	8.8	61.8	23.5	5.9	—	100.0 (102)
非常にネガティブ	4.3	43.5	41.3	10.9	—	100.0 (46)
全 体	15.2	65.3	15.9	3.4	0.2	100.0 (415)

Table 5 人生へのモラル別 配偶者の健康

(単位: %)

	たいへん健康	まあ健康	あまり健康でない	病 気	配偶者いない	無回答	合計 (実数: 人)
非常にポジティブ	21.6	43.2	5.4	—	29.7	—	100.0 (37)
ポジティブ	18.6	38.4	5.8	1.2	33.7	2.3	100.0 (86)
ニュートラル	11.8	45.8	7.6	5.6	29.2	—	100.0 (144)
ネガティブ	6.9	36.3	14.7	8.8	33.3	—	100.0 (102)
非常にネガティブ	4.3	30.4	10.9	4.3	50.0	—	100.0 (46)
全 体	12.0	40.0	9.2	4.8	33.5	0.5	100.0 (415)

ともなり、これは深刻なデータと見ることもできる。

2-3 人生へのモラルのパターン

高齢者が人生を積極的に生きていこうとしているのか、やる気をどの程度もっているのかという問題は、高齢者のモビリティとかなり関わる問題であるように思う。

そこで、前頁Table 3のような4つの意見に対して、賛成するか反対するかをもとに、非常に積極的な回答にプラス2点、非常に消極的な回答にマイナス2点を与え、4つの回答の点数を合計して、非常にポジティブなタイプから非常にネガティブなタイプまで5つのタイプに分類した。比率配分を見てもわかるように、5つのタイプはかなりきれいに正規分布している。

この指標は交通行動にかなり関係してくるようと思われるので、ここでは、そうした人生へのモラル（やる気）がどんな要因と関連しているかを少し検討してみよう。

前頁Table 4とTable 5はそれぞれ、人生へのモラル別に本人の健康状態や配偶者の健康状態を尋ねた結果をクロス表の形で示したものである。ポジティブなタイプにはたいへん健康とか、まあ健康とする回答が多く、健康と人生への積極的な生き方が深く関係していることがわかるのである。

Table 6はそれを年齢、居住年数、友人との行き来、独りぼっちになることへの不安といった項目とどう関わっているかを見たものである。興味深いのは、一般的に年齢が若いほうが積極的で、高齢になればなるほど消極的になるように考えられるが、実

Table 6 人生へのモラルを決める諸要因

[単位：％]

		非常にポジティブ	ポジティブ	ニュートラル	ネガティブ	非常にネガティブ
全 体		8.9	20.7	34.7	24.6	11.1
年 齢	65～69歳	7.9	19.3	42.1	22.8	7.9
	70～74歳	11.0	20.7	28.0	29.3	11.0
	75歳以上	9.2	22.9	27.5	24.4	16.0
居 住 年 数	10年未満	7.5	18.9	24.5	32.1	17.0
	10～20年未満	2.7	24.3	27.0	29.7	16.2
	20～30年未満	7.4	14.7	40.0	25.3	12.6
	30年以上	10.9	23.0	36.1	21.7	8.3
友 人 と の 行 き 来	十分満足	18.7	27.5	35.2	14.3	4.4
	ほぼ満足	7.6	22.5	39.0	20.9	10.0
	やや不満	2.0	6.1	28.6	34.7	28.6
	不満	—	9.1	4.5	77.3	9.1
独 り ぼ っ ち の 不 安	いつももっている	—	6.7	23.3	50.0	20.0
	時々ある	9.1	9.1	30.3	27.3	24.2
	たまにある	7.5	25.0	22.5	30.0	15.0
	あまりない	6.0	19.6	38.6	25.5	10.3
	まったくない	15.9	27.0	37.3	14.3	5.6

Table 7 家庭での役割の負担感別 人生へのモラル

[単位：％]

	非常にポジティブ	ポジティブ	ニュートラル	ネガティブ	非常にネガティブ	計 (実数：人)
非常に負担	—	—	46.2	30.8	23.1	100.0 (13)
やや負担	6.5	9.7	38.7	33.9	11.3	100.0 (62)
あまり負担でない	11.6	23.1	37.2	18.1	10.1	100.0 (199)
D K	—	50.0	—	50.0	—	100.0 (2)
全 体	9.8	19.2	37.7	22.5	10.9	100.0 (276)

は人生へのやる気と年齢とはあまり関係がないという事実である。むしろ、居住年数が大きく関係していることが興味深い。現在の場所に居住している年数が長い者ほどポジティブなタイプが多く、短い者はネガティブな傾向が強い。これは、友人との行き来、独りぼっちへの不安などとの関係に見られる傾向とも一致しており、高齢者にとって一つ場所、住み慣れた場所に長く居住することが友人を増やし、孤独感をなくす上で重要であり、そのことが人生へのやる気を高めていることがわかるのである。

Table 7は、家庭での役割の負担感別に人生へのモラルを見たものであるが、非常に負担を感じている者ほどネガティブな傾向が強く、逆にあまり負担を感じていない層では非常にポジティブなタイプが平均値より高くなっている。

2-4 不安と満足のパターン

独りぼっちへの不安や友人との行き来への不満、あるいは生活そのものへの不満などが、高齢者の交通問題に深く関わっているのではないかということを検討するために、3つの項目のうち2つを組み合わせるTable 8のようなパターンを設定した。まったく満足しきっている「満足×満足」のタイプが、どの組み合わせの場合も6割を越え、「不満×不満」の10%前後に比べるとかなり高いものになっている。

Table 8 不安と満足のパターン

[パターンⅠ] 独りぼっちと生活満足		生活満足	生活不満	
独りぼっち・不安なし		283人 (68.2%)	27人 (6.5%)	
独りぼっち・不安		63人 (15.2%)	40人 (9.6%)	D K 2人 (0.5%)

[パターンⅡ] 独りぼっちと友人との行き来満足		行き来満足	行き来不満	
独りぼっち・不安なし		269人 (64.8%)	38人 (9.2%)	
独りぼっち・不安		69人 (16.6%)	33人 (8.0%)	D K 6人 (1.4%)

[パターンⅢ] 友人との行き来満足と生活満足		生活満足	生活不満	
友人との行き来満足		317人 (76.4%)	23人 (5.5%)	
友人との行き来不満		28人 (6.7%)	43人 (10.4%)	D K 4人 (1.0%)

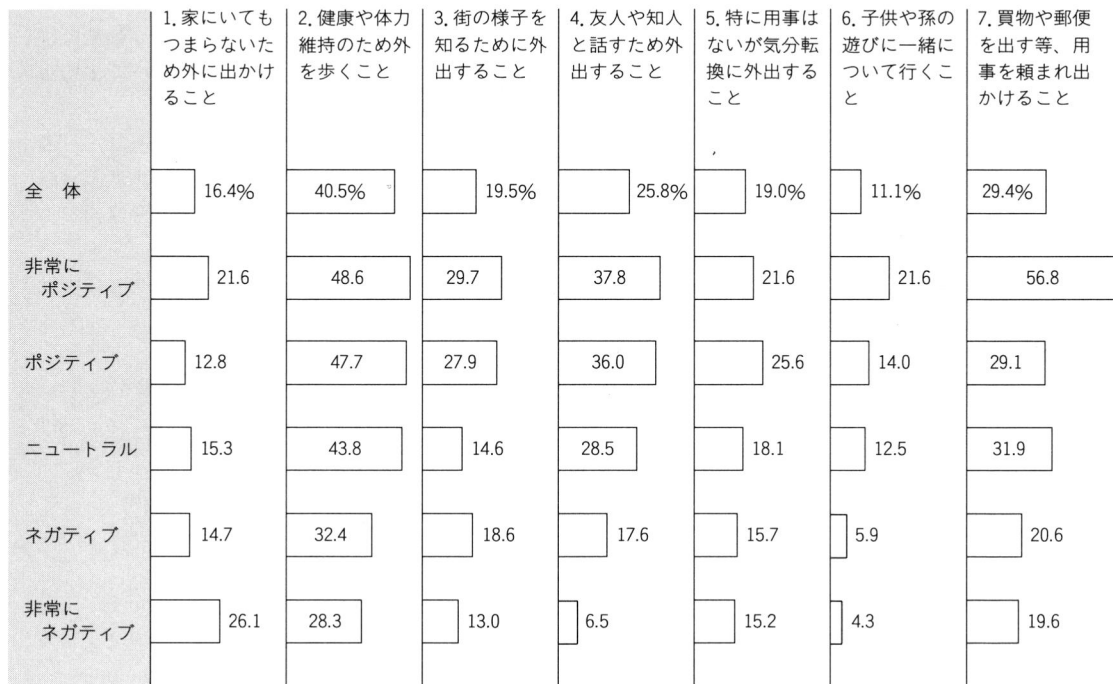


Fig.1 人生のモラル別 外出の動機（よくあるとする者の比率）

3. 高齢者外出の動機

では、そうした生活構造のパターンが高齢者のモ

ビリティやそれをめぐる意識にどのような影響を与えているのかを次に例示してみよう。ここではまず、調査結果から、高齢者が外出する際の動機という問題をとりあげてみたい。

Table 9 外出動機のパターン

a. 消極的外出派

- 1. 家にいてもつまらないため外へ出かける
- 5. 特に用事はないが気分転換に外出する

b. 自律的外出派

- 2. 健康や体力維持のため外を歩くこと
- 3. 街の様子を知るために外出すること
- 4. 友人や知人と話すため外出すること

c. 家庭的外出派

- 6. 子供や孫の遊びと一緒にについて行くこと
- 7. 買物や郵便を出す等、用事を頼まれ出かけること

	強い	かなり強い	多少ある	あまりない	まったくない
全 体	8.7	12.8	27.0	24.8	26.7
生活満足・孤独なし	8.5	14.1	23.0	24.4	30.0
生活満足・孤独	14.3	15.9	30.2	20.6	19.0
生活不満・孤独なし	3.7	7.4	37.0	29.6	22.2
生活不満・孤独	5.0	2.5	40.0	32.5	20.0

b. 自律的外出派

	強い	かなり強い	多少ある	あまりない	まったくない
全 体	7.7	10.4	19.3	44.1	18.6
生活満足・孤独なし	8.5	11.7	19.4	39.6	20.8
生活満足・孤独	12.7	9.5	19.0	42.9	15.9
生活不満・孤独なし	—	7.4	22.2	59.3	11.1
生活不満・孤独	—	5.0	15.0	67.5	12.5

c. 家庭的外出派

	強い	かなり強い	多少ある	あまりない	まったくない
全 体	6.5	9.2	29.4	28.9	26.0
生活満足・孤独なし	8.8	8.8	29.0	31.1	22.3
生活満足・孤独	3.2	12.7	30.2	23.8	30.2
生活不満・孤独なし	—	7.4	33.3	33.3	25.9
生活不満・孤独	—	5.0	30.0	20.0	45.0

外出の直接的な目的とは別に、人が外出する場合には外出の動機といったものがあるはずである。そしてそれは、その人の置かれている生活環境とかなり関わりをもっているはずである。そうしたことから、高齢者の外出の動機を7つあげ、それぞれの動機について、そうした動機で外出することがあるかどうかを尋ねてみた。

前頁Fig.1は、そうした動機で外出することが「よくある」とした者の比率を、人生へのモラル別に見たものである。高齢者全体で見ると、健康や体力維持のため (40.5%)、用事を頼まれて (29.4%)、友人や知人と話すため (25.8%) など、積極的な動機をもって外出している者が多いことがわかる。しかもそれを、人生へのモラル別に見ると、生活に対して非常に積極的 (ポジティブ) なタイプの高齢者は「特に用事はないが気分転換に外出する」という項目を除いては、すべての動機において高齢者全体の平均値をはるかにオーバーしており、生き方が積極的なだけに外出の場合も積極的な動機をもってそれを行っていることがわかる。それに対して、非常に消極的 (ネガティブ) なタイプの高齢者は「家にいてもつまらないため外に出かける」という動機だけは非常に高いが、それ以外の動機ではすべて平均値を大きく下回っていることがわかる。

Table 9は、そうした7つの動機を整理した。表に示したように消極的外出派、自律的外出派、家庭的外出派の3つのパターンに分け、それぞれのパターンについて、各質問の回答を計算して、そうした傾向が強いものからまったくないものまで5段階に

Table 10 免許取得・更新時以外の交通安全教育の受講経験

[単位: %]

	最近受けたことがある	2~3年前に受けた	かなり前に受けたことがある	受けたことは一度もない	D K	計 (実数: 人)
人生へのモラル	非常にポジティブ	8.1	2.7	8.1	78.4	100.0 (37)
	ポジティブ	5.8	10.5	7.0	76.7	100.0 (86)
	ニュートラル	2.1	4.2	13.9	78.5	100.0 (144)
	ネガティブ	2.0	2.9	9.8	84.3	100.0 (102)
	非常にネガティブ	—	2.2	8.7	89.1	100.0 (46)
全 体	3.1	4.8	10.4	80.7	1.0	100.0 (415)

わけて示したものである。高齢者全体の傾向で見ると、消極的外出派、自律的外出派、家庭的外出派の3パターンともそれに当てはまる人の比率が同じように配分されており、どれが多いといったことでの差はあまり見られない。ただ、あえていえば、消極的外出派に当てはまる人の比率が多少高く、高齢者の外出が不満解消という側面からなされている場合も多いことが予想されるのである。

その点をいまま少し掘り下げるために、表では本人が生活に満足しているかと、孤独感をもっているかを組み合わせて4つのパターンをつくり、そのパターン別に外出動機を見てみたわけである。

消極的外出派の場合には、生活満足・孤独感なしのパターンで、当然のことながら「まったくない」とする回答が多いが、生活満足・孤独のタイプに消極的外出派が多く出ていることが注目される。次に、自律的外出派の場合には、生活満足・孤独のタイプがやはり多いようである。また、家庭的外出派では、生活満足・孤独感なしの恵まれたタイプの高齢者で比率が多くなっているが、孤独な高齢者は当然ながら、このケースは少ない。

いまひとつ注目されるのは、生活不満・孤独といった、状況としては恵まれないパターンの高齢者の特徴であるが、こうした人々は消極的な外出すら行っていない、つまり外出そのものに消極的であることがわかるのである。こうした人々に、どのようにして社会参加してもらおうかということが重要な課題になっているように思われる。

#### 4. 交通安全教育をめぐる態度

##### 4-1 受講経験

高齢者に対する交通安全教育の機会をできるだけ増大させようとの積極的な働きかけにもかかわらず、交通安全教育に関するかれら自身の関心は非常に薄い。Table 10からも明らかなように、高齢者全体では交通安全教育をこれまで一度も受けたことがない

とする者が8割を越している状況なのである。これほどまでに高齢者の交通安全が叫ばれながら、最近受けた者は3.1%しかいないし、2～3年前まで含めても7.9%にしか達していない。特に、人生へのモラルにおいてネガティブなタイプの高齢者の場合には受講していない傾向が強い。

##### 4-2 交通安全教育に対する評価

高齢者はそれでは、交通安全教育そのものに対してどのように感じているのであろうか。Table 11からも明らかなように、高齢者全体では交通安全教育は「別に受けなくても困らない」と考えている者が35.7%、「特に受けなくても自然と身につくものだ」と考えている者が26.5%、「受けても役に立たない」の5.8%を加えると7割近くの者が交通安全教育に対して否定的な感想をもっているのである。しかもそうした傾向は人生へのモラルにおいて、ネガティブなタイプの高齢者に強いのである。

##### 4-3 受講希望

そうした交通安全教育に対する評価は当然のことながら、受講希望にも強く影響を与える。機会があれば受けたいと考える高齢者は全体の1/4で、受けたいとは思わないとする高齢者が65%以上いるのである(次頁Fig.2)。

受講希望を生活構造との関連で見ると、まず家族形態としては高齢者夫婦が子供夫婦や孫と一緒に生活している場合には受講希望が比較的高く、逆に配偶者がいなかったり、独り住まいであったりする場合には受講意思が低い傾向が見られる。また、本人が病気がちの場合や配偶者のいない場合にも受講の意思が低くなる傾向が見られる。

#### 5. 生活構造的視点の今後の展望

以上、生活構造に関連する項目が高齢者のモビリティにどのように関わっているのかを見てきた。いずれにしても、高齢者は自分がいま置かれている生活を前提にし、そこから交通と深く関わっているわ

Table 11 人生へのモラル別 交通安全教育に対する評価

[単位: %]

	受けても役に立たない	別に受けなくても困らない	特に受けなくても自然と身につく	かなり重要だとは感じている	重要だし積極的に受けたい	D K
非常にポジティブ	—	27.0	37.8	21.6	13.5	—
ポジティブ	4.7	33.7	23.3	26.7	11.6	—
ニュートラル	2.8	37.5	28.5	25.0	6.3	—
ネガティブ	11.8	32.4	27.5	18.6	8.8	1.0
非常にネガティブ	8.7	47.8	15.2	19.6	8.7	—
全体	5.8	35.7	26.5	22.9	8.9	0.2

けであり、そうした生活構造の視点を導入することによって高齢者の交通行動はよりよく理解されるはずである。また、いま一つ重要なことは、そうした生活構造の視点を導入することは高齢者を中心に、高齢者の視点から交通問題を考えていくことでもあるという点である。国際比較の調査を見ても、日本の高齢者は決して弱者としての側面をもつものではない。高齢者は本当は自立しているのに、こと交通問題になると弱者として扱われ、そのことが高齢者の甘えと安全への受動的な態度を結果しているのではないかという気がする。つまり、交通の領域に関する限り、社会が受け身の高齢者をあえて作りあげているのではないかと思うのである。

これからの高齢者の交通問題を考えていくには、高齢者の自立をうながし、物言わぬ高齢者から物言う高齢者、積極的な高齢者に変質を迫るような視点が是非とも必要である。高齢者の目線で現在の交通社会を考えたとき、そこには改善されるべき点が実に数多く存在しているはずである。それは他の年齢層には気づき難いものであり、高齢者にしか見えないものも多いはずである。しかし、かれらはそれを提案することをしないし、そうした機会やルートも残念ながら用意されていない。そうした高齢者の目から見た改善提案が積極的になされ、それが施策に反映されていくならば、かれらの自発的な安全意識も高まり、交通事故の件数や死傷者の数は際立って減少することが期待されるのである。

なお、ここで報告したH614プロジェクトでは高齢者の生活構造をどのようにパターン化するか、またそうしたパターンと高齢者のモビリティがどのよ

	機会があれば受けたい	受けたいが受けられない	受けたいとは思わない	
全体	24.3%	8.9	65.3	
(家族形態)	◎	16.3	2.3	79.1
	◎=○	23.1	9.3	66.7
	◎=○ ○=○	32.4	9.9	57.7
	◎=○ ○=○ ○=○	27.8	13.9	56.9
	◎=○ ○=○	16.7	10.0	73.3
	◎=○ ○=○	18.2	7.3	72.7
	◎=○	30.9	9.8	58.2
(健康状態)	◎=●	28.1	18.8	53.1
	◎=×	17.9	4.7	74.5
	●=○	14.3	4.8	81.0
	●=●	15.4	3.8	80.8
	●=×	18.2	15.2	63.6

Fig.2 家族形態・健康状態別 交通安全教育の受講希望

うに関わっているのかを調査研究してきた。そこでは、高齢者の家族形態、高齢者夫婦の健康状態、人生へのモラル、孤独感(不安)と生活満足、といった生活構造に関わるパターンが、かれらのモビリティや交通をめぐる意識や態度に深く関係していることが明らかにされた。

そこで本年度は昨年度に引き続きH725プロジェクト「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」(プロジェクトリーダー：鈴木)が行われている。そこでは、既に得られた基礎的なデータをもとに、高齢者の生活に注目した観点で、具体的な施策提言をする方向で調査研究が行われている。