

# 個人属性が生活不安感構造に及ぼす影響に関する研究

鳥取大学大学院 学生会員 ○清水滝介  
鳥取大学大学院 正会員 桑野将司  
鳥取大学大学院 正会員 福山 敬  
鳥取大学大学院 学生会員 田中将太

## 1. 研究の背景・目的

近年加速する人口減少と少子高齢化に起因する地域経済の低迷や地域社会の希薄化は、特に地方部や中山間地域において顕著である。人口減少に伴う需要の低下によって、公共交通サービスの衰退化のみならず、フードデザートエリアや買物弱者、通院弱者の発生および拡大、医療福祉サービスや消費生活関連サービスの希薄化を招いている。住民の安心した生活は脅かされており、不安感が募ることで移住意向が形成され、人口流出を加速させてしまう可能性がある。今後、持続可能な地域の形成のためには、魅力ある地域を築かなければならない。近年、魅力ある地域づくりの施策の検討において、道路や鉄道、生活関連施設などの量的な施設の整備水準を高めるのではなく、住民の生活環境に関する主観的評価値を高めることが重要視されるようになってきている。それとともに、政策評価手法も費用対効果だけでなく、住民の満足度や幸福度などを直接アンケート調査で質問する生活の質(QOL: Quality of Life)指標が用いられている。

本研究では、住民の主観的評価による政策評価手法に焦点を当て、既往研究で多用されてきた幸福度や満足度とは異なる、新たな QOL 評価指標として“不安感”を用いて、住民の QOL 評価構造を明らかにすることを目的とする。さらに、QOL に関する既往研究では、回答者の居住環境や年齢、世帯構成等の属性要因が、幸福度や満足度の評価構造に違いをもたらすことが指摘されている。そこで、幸福度や満足度と同様に、不安感の評価構造においても、属性によって違いが有るかを検証する。

## 2. アンケート調査概要と基礎集計分析

### 2.1 調査設計

本研究では、鳥取県、島根県、および鳥取県に隣接する 10 市町村(岡山県の 4 市 3 町 2 村と兵庫県の 3 市 2 町)の 20 歳以上を対象に個人・世帯属性、生活不安感、生活安心感、住民の諸活動による充実感、辺隅性、自動車の利用可能性、世帯外とのつながりに関する項目から構成される調査票を設計し、Web アンケート調査を実施した。

### 2.2 基礎集計分析

生活不安感 は 13 項目に対して「0:全く感じない」、「1:少し感じる」、「2:感じる」、「3:すごく感じる」の 4 段階評価で回答を得た。生活安心感 は「日々安心して暮らせていますか」の問いに対して 0 点~10 点の 11 段階(得点が高いほど生活安心感が高い)の主観的評価値で回答を得た。不安感では、全ての項目に対して不安感を全く感じないと回答したサンプルは全体の 2.4%であり、ほとんどの回答者がなんらかの不安を抱えていることが明らかとなった。一方、生活安心感の回答値は、最頻値が 8 点で全体の 25.9%を占め、次いで 17.7%の 7 点が多い結果となった。5 点を安心度評価の中庸な評価として考えると、5 点以上を回答したのは 88.6%であり、ほとんどの回答者が安心して暮らしていると回答した。以上の結果から、人は総体として安心して暮らせていると評価しているが、その反面、何らかの不安感を抱えていることが明らかとなった。つまり、アンケートを行う際、「安心」をキーワードとして尋ねた場合と、「不安」をキーワードとした場合にあまり出される結果に違いがあることが検証された。

## 3. 共分散構造モデルの推定結果

生活不安感の評価構造を明らかにするために、共分散構造分析を適用した。図 1 に共分散構造分析の結果を示す。モデルの適合度指標である AGFI は 0.935 となり、モデル適合度は良好である。図 1 の推定結果から、各変数が他の変数に及ぼす影響を表す標準化総合効果の算出を行った結果を表 1 に示す。図 1 と表 1 から以下の知見が得られた。

「自動車の利用可能性」は、「活動による充実感」と「世帯外とのつながり」に正の影響を、「生活不安感」に負の影響を及ぼす。地方部では公共交通の利用率が著しく低く、自動車交通に依存している。本調査でも、買物でバスを利用していると回答したのは 4.1%、通院でバスを利用していると回答したのは 2.7%であった。そのため調査対象地域においては、自動車の利用可能性と外出可能性は等価であると言っても過言ではなく、自身が運転できることや、送迎を依頼できる非高齢構成員が世帯内にいることで、外出機会が制約されな

れば、様々な活動に参加して生きがいや安らぎを得ることができるとともに、世帯外の人間関係の形成を促進する可能性があることが示された。「辺隅性」は「自動車の利用可能性」に正で有意な影響を及ぼしている。本モデルのサンプルは、30歳代から50歳代の中・高年齢層の割合が高い。辺隅性の高い地域に住む中・高年齢層は自動車を保有しており、現状に則した結果といえる。また、「辺隅性」は「生活不安感」へ正の影響を及ぼす。すなわち、辺隅性の高い地域に住んでいる人ほど、生活不安感を抱きやすいことが明らかとなった。この理由として、郊外部や中山間地域など辺隅性の高い地域では、少子高齢化や人口減少を背景に公共交通機関の衰退や生鮮食料品店の撤退などが起きている。このような生活のしにくさの増大が住民の日々の安心感を脅かしていると推察される。一方、直接効果と総合効果がともに非有意であることから、「辺隅性」は「活動による充実感」に影響を及ぼさないことがわかる。しかし、「辺隅性」と「世帯外とのつながり」に着目すると直接効果は有意であるが、総合効果は非有意となった。これは、辺隅性の高い地域の住民は、世帯外とのつながりが薄い傾向があるが、辺隅性の高い地域では自動車の利用可能性が高く、自動車利用によって世帯外とのつながりの低下を補っていると解釈できる。換言すれば、現在は自動車を利用している人が利用できなくなった場合、世帯外とのつながりが低下することを意味しており、中山間地域でのモビリティ確保は他者とのつながりを維持するためにも重要であることがわかった。「世帯外とのつながり」の「生活不安感」へのパス係数は有意とならず、世帯外とのつながりは直接不安感に影響しない（直接効果がない）ことがわかった。しかし、「世帯外とのつながり」は「活動による充実感」を経由して「生活不安感」を解消する要因である（間接効果）ことが示唆されており、総合効果は負で有意な値となった。

表1 標準化総合効果(\*:5%有意)

終点 始点	辺隅性	車利用可能性	世帯外繋がり	活動充実感	生活不安感
辺隅性	-	0.249*	-0.060	0.022	0.109*
車利用可能性	-	-	0.236*	0.240*	-0.124*
世帯外繋がり	-	-	-	0.315*	-0.031*
活動充実感	-	-	-	-	-0.098*

#### 4. 多母集団同時分析推定結果

個人属性、世帯属性、居住地属性が不安感の評価構造に及ぼす影響を、多母集団同時分析を用いて検証する。分析に用いる属性要因を表2に示す。分析の結果、モデル適合度は全て単一母集団分析モデルの方が高かった。すなわち、設定した属性要因によって、不安感の評価構造には有意な差が無いことが明らかとなった。

表2 属性と閾値

分類方法	閾値の種類	
	男女	
個人属性	性別	男女
	年齢	30歳, 40歳, 50歳, 60歳
	大都市居住経験	4年,10年,15年,20年,25年,30年,33年
	生活安心感	3点,4点,5,6,7,8,9,10点
世帯属性	世帯人数	3人,4人,5人,6人
	高齢者世帯	有無
居住地属性	人口	5万人,10万人,15万人
	人口/可住地面積	500km <sup>2</sup> , 1000km <sup>2</sup> , 1500km <sup>2</sup>
	人口/総面積	100km <sup>2</sup> , 500km <sup>2</sup> , 1000km <sup>2</sup>
	最寄り大型量販店への所要時間	30分
	人口集中地区	有無

#### 5. まとめ

本研究では、生活利便性が低い中山間地域住民の生活の質を計測する方法として、適応的選好や人格調整の効果が少なく、またネガティブな要因を抽出できると考えられる「生活不安感」による調査方法の提案を行った。山陰地方とその周辺の中山間地域住民を対象に実施したアンケート調査の結果、生活不安感と生活安心感には有意な相関は見られず、生活安心感が高いことが、生活不安感の減少にはつながらないことが明らかとなった。また、共分散構造分析による生活不安感の要因分析の結果、自動車の利用可能性、辺隅性、世帯外とのつながり、活動による充実感が生活不安感に影響を及ぼすことが明らかとなった。

さらに、多母集団同時分析による分析の結果、属性による不安感評価構造の違いは検出されなかった。既往研究で用いられてきた満足度や幸福度などの指標では、属性によってその評価構造に有意な差が見られると報告されていた。すなわち、幸福度や満足度の評価方法には個人間異質性が存在するのに対し、不安感に関しては、住民は同じ評価構造を有していることが明らかとなった。このことから、満足度に関する分析に立脚するのではなく、不安感に立脚したその解消・緩和の政策提案が今後は有効であると考えられる。

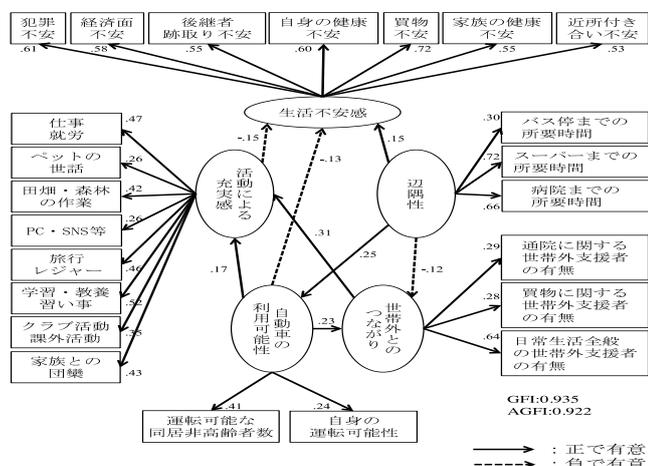


図1 因果構造モデルの推定結果