

高齢者のモビリティとQuality of Life

大森宣暁
OHMORI, Nobuaki

外国論文研究会
東京大学大学院工学系研究科講師

1—はじめに

「ただいま。」「パパお帰り。」「ご飯にする？お風呂にする？」一昔前の幸せな家庭像であろうか。少子高齢化と人口減少時代を迎えた我が国は、団塊世代の定年退職を目前に控え、高齢社会の問題解決に向けて構造改革と新たな政策の立案が急務となっている。近年、欧米を中心に、社会政策の評価にQuality of Life (QOL)という概念が用いられつつある。QOLは、「人々の生活を物質的な面から量的にのみ捉えるのではなく、精神的な豊かさや満足度も含めて、質的に捉える考え方」と辞書に解説される。QOLという用語は、様々な分野や場面で多用され、「生活の質」「生命の質」などと和訳されるが、その定義は十分なコンセンサスを得られていない¹⁾。

QOLの概念は、産業革命下の英国で、非人間的な生活からの脱出を求める労働者階級の中で生まれたものと考えられている²⁾。米国で実際の政策にQOL概念を取り入れたのは、1968年の大統領選でQOLの必要性を提唱し、QOL委員会を設立したニクソン大統領である^{1)–3)}。我が国で、暮らしの豊かさを多面的に評価しようという試みは、1974年の国民生活審議会「社会指標—よりよい暮らしのものさし」等に始まり、その後、1985年の「国民生活指標」および1992年の「新国民生活指標^{注1)}」の中で、個人のライフスタイルに着目した指標作りが進められた^{1)–3)}。一方、医療分野では、医療技術の進歩に伴い、延命のみに焦点を当てた治療に対する反省から、QOL重視の医療へと移行している¹⁾。現在、様々な分野で多様なQOL測定指標が並存している^{注2)}。

以上の背景を踏まえて、本稿では、高齢者のモビリティとQOLに関する議論や高齢者自身のQOL評価に関する論文を紹介したい。

2—論文の紹介

Metz⁵⁾は、一般には高齢者のQOLとモビリティとの間に重要な関係があることが認識されているが、その関係が不明瞭な理由の一つとして、モビリティの概念の曖昧さを挙げている。本来、モビリティの概念は移動のポテンシャルを含むものだが、実際に測定されるのは顕在化した交通行動である。モ

ビリティの質的な要素として、①希望の人や場所へアクセスするための移動(派生需要)、②移動の心理的便益、③運動の便益、④ローカルコミュニティへの関わり合い、⑤潜在交通の5点が重要であるとする。従来の交通需要・供給分析は、上記①のみを扱っているが、高齢者のニーズの分析では②~④が特に重要であろうと指摘する。これらを直接計測することは困難だが、例えば、②は自宅外自由活動時間、③は徒歩・自転車移動時間、④は自宅外社会参加活動時間、などを代理指標の可能性として提案している。また、その分析にはJonesら⁶⁾のダイアリー調査と構造化インタビューの組合せが有効であり、⑤の潜在交通の便益評価への適用可能性も示唆している。一方、高齢者のモビリティを向上させる施策は、在宅での自立生活を支援するため、訪問医療等の福祉部門の費用を削減できることから、交通部門を越えたクロスセクター・ベネフィットの評価が必要であると説く。結論として、モビリティを増加させるための様々な施策がQOLをいかに向上させるかを評価するツールの開発が必要であるとまとめている。Metzは、その後の論文⁷⁾でも、公共交通と自動車運転の利便性を改善する具体的な施策に着目して、同様の主張を行っている。

Banister and Bowling⁸⁾とBowling et al.⁹⁾は、高齢者のQOLにおける交通の役割を理解する上で、activeな要素(モビリティ)とpassiveな要素(ローカリティ、ソーシャルネットワーク)の両者を考慮することが重要であると主張している。英国統計局Omnibus調査の一環として、2000年から2001年にかけてQOL調査が行われ、参加者の自宅での約90分の面接によって、全国から999人の在宅高齢者(平均年齢73歳)のサンプルを収集した。サンプルの社会経済属性分布は、英国全体の高齢者の分布とほぼ同様である。調査内容は、①QOLを向上・低下させる要素やそれらの重み付けなどを聞き出すための5つの自由回答形式の質問、②総合的なQOLに対する7段階評価、③モビリティ、ローカリティ、ソーシャルネットワークの各要素に関する質問、の3点から構成される。②と③の各要素とのクロス分析を行った結果、総合的なQOL評価の認識の差異に影響を与える要素として、モビリティに関しては、
・車の利用可能性

- ・社会活動への参加回数
- ・地域の質に対する評価
- ・安全に対する評価
- ・近所付き合いに対する評価
- ・400ヤード(約366メートル)歩行に対する困難
- ・長時間立ち続けることの困難

ローカリティに関しては、

- ・社会・娯楽活動の評価
- ・高齢者向け施設の評価
- ・ごみ収集の評価
- ・地域ヘルスサービスの評価
- ・店舗への近さの評価
- ・適当な散歩場所の評価
- ・日中の一人歩きの安全性の評価

ソーシャルネットワークに関しては、

- ・友人と電話での交際頻度
- ・親類と会う頻度

がそれぞれ有意となった。また、高齢者が認識するQOLは、以下の6つの要素：①生活の社会的比較と期待に関する人々の基準、②"結局すべてうまくいく"という楽観と信念、③健全な体と身体機能、④多くの社会活動に参加し支援されているとの意識、⑤(交通を含めて)良質なコミュニティ施設とサービスが存在する地域での生活、⑥地域が安全であるとの意識、に分解され、これらは、所得、教育、持ち家、社会的地位などの物質的な境遇の指標よりもQOLの評価に関係すると結論付けている。

一方、持続可能な交通とQOLとの関係を考察した研究として、Steg and Gifford¹⁰⁾を紹介する。サステナビリティの目標達成のため、人々は自動車利用を控える等のライフスタイルの変更を迫られ、それが個人の短期的な利害と競合するという社会的ジレンマが生じる。このジレンマの発生は、持続可能な交通計画によって、個人のQOLがいかなる影響を受けるかについての市民の知識の欠如が原因であり、その計画に対する市民の受容可能性や計画の実行可能性とも重要な関係があると主張する。また、人々はQOLをある基準と比較して評価するものと考えられるが、その基準や各QOL指標間の重み付けは、時間とともに変化し、文化やグループによっても異なることにも言及している。さらに、近隣の施設配置や密度の変化とQOLとの関係に着目し、移動時間や距離といった交通に直接関連する指標だけでなく、時間制約下での活動の実行可能性をQOLの一指標と捉えて政策の評価を行うことを提案する研究も見られる¹¹⁾。

3— 終わりに

MetzもSteg and Giffordも、政策がQOLに与える影響を評価するための方法論の開発を強く主張している。我が国では、交通バリアフリー法とハートビル法の統合の動きや

NPOによる福祉有償運送の認可など、法制度の進展とともに高齢者のモビリティおよびアクセシビリティを向上させる施策が実施されているが、それらがQOLに与える影響を評価する手段はないと言えよう。逼迫した財政状況下で、バリアフリー施策の経済評価の必要性がようやく認識されてきたところであり、QOLの定量化に基づく社会基盤整備の評価を試みた研究³⁾が始まったばかりである。

Banister and Bowlingの論文は、要素の分類が多少わかりにくいだが、特に安全性や夜間の状況を含めた地域環境に着目して、高齢者のQOL評価の差異を検討した点は興味深い。中でも高齢者のQOLを考える場合、いかに地域で自立した生活を送られるかが焦点となり、単身・夫婦高齢世帯の増加という状況下で、安全・快適な居住環境の充実や、地域コミュニティとの良好な関係なども重要となるものと考えられる。また、QOLは、ある意味使いやすく、一方で定義が曖昧で難しい概念である。人々の暮らしの豊かさを表す指標であるとすれば、様々な分野間での異なる解釈を統一した見解にする必要性も感じる。

「おじいちゃん、一緒に外へ遊びに行こう。」筆者が孫と遊べる頃には、高齢化率は約30%、単身高齢世帯になる確率も非常に高い。十分なモビリティとQOLを望みたい。

注

注1)「住む」「費やす」「働く」「育てる」「癒す」「遊ぶ」「学ぶ」「交わる」の8つの活動領域で指数化するとともに、「安全・安心」「公正」「自由」「快適」の4つの生活評価軸を設定し、合計135の指標を用いて生活の豊かさを多面的に評価するものである。

注2)例えば、健康関連ではWHO QOL, SF-36, Euro QOL, 高齢者のQOL測定指標としては、東京都老人総合研究所の指標等がある¹⁾。社会政策評価に関連するQOL指標については文献2)～4)を参照されたい。

参考文献

- 1) 稲山貴代, 生活(社会)環境の変化と栄養・QOL, 池本・藤田編, ライフステージ栄養学 第4章, 建帛社.(2006年刊行予定)
- 2) 中西仁美, 土井健司(2003) QOLに関する概念整理—政策評価やベンチマークシステムとの関連性から—, 土木計画学研究・講演集, 27, CD-ROM.
- 3) 林良嗣, 土井健司, 杉山郁夫(2004) 生活質の定量化に基づく社会資本整備の評価に関する研究, 土木学会論文集, No.751/IV-62, 55-70.
- 4) 中西仁美, 土井健司, 柴田久, 杉山郁夫, 寺部慎太郎(2005) イギリスの政策評価におけるQoLインディケータの役割と我が国への示唆, 土木学会論文集, No.793/IV-68, 73-83.
- 5) Metz, D. (2000) Mobility of older people and their quality of life, *Transport Policy*, 7(2), 149-152.
- 6) Jones, P. (1979) Household activity travel simulator (HATS): a technique for investigating household decisions, *Environment and Planning*, A11, 59-70.
- 7) Metz, D. (2003) Transport Policy for an ageing population, *Transport Reviews*, 23(4), 375-386.
- 8) Banister, D. and A. Bowling (2004) Quality of life for the elderly: the transport dimension, *Transport Policy*, 11(2), 105-115.
- 9) Bowling, A., D. Banister, S. Sutton, O. Evans and J. Windsor (2002) A multidimensional model of the quality of life in older age, *Aging and Mental Health*, 6(4), 355-371.
- 10) Steg, L. and R. Gifford (2005) Sustainable transportation and quality of life, *Journal of Transport Geography*, 13, 59-69.
- 11) Van Eck, J., G. Burghouwt and M. Dijst (2005) Lifestyles, spatial configurations and quality of life in daily travel: an explorative simulation study, *Journal of Transport Geography*, 13, 123-134.