

地方都市の独身者に着目した居住地域の差異に関する研究

—「単身世帯」と「親と同居世帯」に着目して—

小寺 啓太 (岡山大学 大学院環境生命自然科学研究科, p7496pue@s.okayama-u.ac.jp)

大畑 友紀 (福山大学 工学部建築学科, ohatayuki@fukuyama-u.ac.jp)

氏原 岳人 (岡山大学 学術研究院環境生命自然科学学域, ujihara@okayama-u.ac.jp)

Study on differences in residential environments focusing on single persons in a local city:

An analysis focusing on single persons who live alone or live with their parents

Keita Kodera (Graduate School of Environmental, Life, Natural Science and Technology, Okayama University)

Yuki Ohata (Department of Architecture, Fukuyama University)

Takehito Ujihara (Faculty of Environmental, Life, Natural Science and Technology, Okayama University)

要約

本研究では、生涯未婚率の上昇による増加が予想される独身者に着目して、婚姻状況及び同居形態の違いによる居住環境の差異を把握した。独身者のうち「単身世帯」と「親と同居世帯」は共通して自家用車及び運転免許の所有率が低い。「単身世帯」の独身者は居住誘導区域内かつ公共交通の高利便な地域に居住する傾向にある。一方で、「親と同居世帯」の独身者は誘導区域外に居住する割合が高いものの、公共交通の利便性や転居意向は「単身世帯」の独身者と比べて高くない。「親と同居世帯」の独身者が親との死別を経て「単身世帯」になると考えられるが、「単身世帯」は要介護時や日頃の手助けについて頼れる人がいない等の傾向があると報告されている。つまり、「親と同居世帯」の独身者が「単身世帯」となった際に、公共交通機関の乏しい地域に居住し続けることは将来的な買い物難民や交通弱者を生み、新たな都市計画上の課題になりえる。

キーワード

独身者, 世帯構造, 立地適正化計画, 地方都市, 公共交通

1. 研究背景と目的

わが国ではコロナ禍や先端技術の発展に伴い価値観やライフスタイルが多様化しており(国交省, 2017)、その一例として、結婚に対する意識が「誰もがするもの」から「個人の自由」へと変化している(NHK, 2018)。実際に生涯未婚率は、1985年に男性が3.9%、女性が4.3%だったが2015年には男性が24.2%、女性が14.9%まで上昇し、2035年には男性29.0%、女性19.2%と予想される(厚労省, 2021)。この未婚率の増加も一因となり、世帯構造の変化が生じている。国立社会保障・人口問題研究所の世帯数の将来推計(2024)によると1980年に一般世帯総数の42.1%を占めていた「夫婦と子から成る世帯」は2020年に25.2%まで減少している。一方で、単身世帯は2020年に38.0%を占めており2050年には44.3%まで上昇すると推計されている。さらに、男性の高齢単独世帯に占める未婚の割合は2020年の33.7%から2050年には59.7%まで上昇すると予想されている。単身世帯は日頃の手伝いや要介護時に頼れる人がいない(社人研, 2017)等のリスクがあり、単身世帯の増加は将来的に社会問題となる可能性がある。一方で未婚者が属する世帯は単身世帯だけでなく、「親と同居世帯」も多く存在している。総務省の世帯構造等基本集計(2015)によると、未婚者のうち

親と同居している割合は20-40代で約6割を占めており、2010年の割合よりも上昇している。つまり、未婚率の上昇によって単身世帯が増加するだけでなく、親と同居世帯も増加すると予想される。それと同時に高齢化も進行し、高齢者は自立した生活及び介護者の確保が重要となる。既婚者の場合、配偶者や子ども等から生活の支援を獲得しやすい(社人研, 2017)が、未婚者の場合はより自立した生活が求められるため、生活施設や公共交通機関等の利便性の高い地域に居住することが望ましいと考えられる。そのような地域として、国土交通省が推進する立地適正化計画の都市機能・居住誘導区域(以下、誘導区域)がある。この区域では医療・福祉・商業施設等がまとまって立地し、徒歩や公共交通によってアクセスできることで、高齢者をはじめとする住民が快適な生活環境を実現できることを目指している(国交省, 2014)。この誘導区域への居住誘導するにあたり、居住者のライフステージや世帯構造によって居住地選好や転居のしやすさは異なると考えられる。例えば、配偶者や子どもと同居する場合、同居者の仕事や移動手段等の制約を考慮した上で転居する必要があるが、未婚者のうち単身世帯はその影響が小さく転居のタイミングや居住先の自由度は高いと考えられる。中道他(2019)は22歳から60歳の単身世帯は日々の生活が徒歩圏で済むような高利便な居住地を望み、そのような地域への転居が実現できている傾向があることを指摘している。一方で、未婚者のうち親と同居世帯の居住地域の特徴に着目した研究は少なく、

未婚者を対象とした親との同居理由や老後不安等を扱った研究に留まる（川田・平山, 2007; 平山・川田, 2015; 藤森, 2016）。親と同居する未婚者は親の死別に伴い単身世帯化し、頼れる人がいない等の理由から将来的に買い物難民や交通弱者となる可能性がある。また、親との死別や免許返納等を契機に転居することも考えられるが、高齢者の入居制限（国交省, 2023）が障害となり自由な転居を実現できない可能性もある。これらは、未婚者だけでなく、既婚者も離別や死別によって「独身者」となることで生じうる課題であると考えられる。近年、離別割合は上昇しており、1950年の男性1.2%、女性2.2%から2020年は男性6.5%、女性10.6%まで上昇している（社人研, 2023）。つまり、未婚者だけでなく離別や死別を経た「独身者」割合の増加が予想される。そのため、独身者に着目して、彼らが高齢化した際に施設利用や移動等を維持できる地域（誘導区域）に居住しているか、今後の居住意向を把握することは、将来起こりうる交通弱者化や買い物難民化等の課題を検討する上で有用である。

本研究では、婚姻状況及び同居形態の違いによる居住地域の差異を把握し、独身者のうち「単身世帯」と「親と同居世帯」の将来的な増加によって起こりうる課題の検証を目的とする。

2. 本研究の位置づけ

未婚者の居住実態に着目した研究として、川田・平山（2007）は中高年未婚者のなかに住宅条件に差異があるとし、特に女性や低収入層では住宅所有形態によって老後の経済不安の度合いが異なるため、住宅確保や生活格差の軽減の必要性があると述べている。平山・川田（2015）は若年・未婚・低所得者を対象に住宅の所有形態を分析し、若年・未婚・低所得者が親持ち家にとどまる若者を増やす要因として住居費等の経済的な安定性を挙げている。また、親持ち家の居住者は定住意向が特に強いことを示している。藤森（2016）は40・50代の未婚者を単身世帯と親と同居世帯に分類し、親と同居世帯の特徴として低収入・無職を挙げている。また、頼れる人の有無について親と同居世帯では、現状親が頼れる人となる傾向があるが、老後になると頼れる人がいないという比率が著しく高まることを明らかにした。

ライフステージの変化による転居に着目した研究として、中道他（2019）は居住誘導区域への転居のターゲット世帯をライフステージごとに分析し、単身世帯は短期的な誘導ターゲット世帯になること、夫婦と子ども世帯は子どもの独立等の期間で区域内への誘導を促すことを示している。中道他（2020）は居住誘導区域と推定される住区とライフステージごとの転居傾向や転居前後の交通行動を把握し、就学・就職を機とした単身世帯は市街化調整区域割合の高い住宅地タイプに転入する傾向があること、退職や子の独立を機に転居する夫婦と子から成る世帯は市街化調整区域割合の高い住宅地タイプに転居する傾向があることを明らかにした。

単身世帯の居住実態に着目した研究として、木下他

（1999）は30～50代の女性単身世帯の居住地選択を、学生時代からの土地勘のある地域、都心立地型の職業が多いこと、都心に近い低家賃の地域、匿名性の高い地域に多いと考察した。上竹他（2011）は長岡市の勤労単身者を対象に単身世帯の郊外化を示し、それらの要因として駐車場や共同住宅の不足を挙げている。鈴木他（2012）は住宅の機能の一部である「食事の場」を代替する施設に着目し、単身者は食事の場を代替できる施設による効用の高い地域に居住する傾向を示している。西山他（2017）は複数の地方都市の勤労単身世帯を対象に、単身世帯の郊外化と自動車手当が助長している可能性を指摘し、他手段の手当の検討、中心市街地における駐車場の供給の必要性を述べている。

以上のように、未婚者について、親との同居理由等の居住実態を明らかにした研究、ライフステージの一つとして扱った研究、単身世帯に着目した研究は蓄積がある。その一方で、未婚者だけでなく独身者を対象に「単身世帯」、「親と同居世帯」に着目し、居住環境との関連性を明らかにした研究は見られない。

以上より、本研究の特長を以下に示す。

- 世帯割合の増加が予想される独身者のうち「単身世帯」、「親と同居世帯」の両方に着目し、複数の婚姻・同居条件を用いたうえで、居住地域の都市機能の差異を明らかにしている。
- 独身者のうち「単身世帯」、「親と同居世帯」の将来的な増加が都市計画に及ぼす影響を検討している。

3. 使用データの概要と分析の流れ

3.1 分析対象地域及びアンケート調査の概要

本研究のアンケート調査及び分析の対象都市である岡山県岡山市は人口約72万人を有する地方都市であり、市街地、郊外、中山間地域等の様々な地域条件を含む。また、2021年に立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域及び都市機能誘導区域を設定している。そのため誘導施策を検討するうえでの誘導区域を利用した分析が可能となる。本研究では、居住地を郵便番号区域ごとに①都市機能誘導区域、②居住誘導区域、③区域外のいずれかに分類した。分類方法は、郵便番号区域の可住地面積を算出し、占める面積の最も大きいものを採用した。都市機能誘導区域は居住誘導区域上に設定されているため、居住誘導区域は都市機能誘導区域の面積を除去したもので算出している。

婚姻状況や同居形態、居住意向などを把握するため、インターネットによるアンケート調査を実施した。⁽¹⁾ アンケート調査の概要と回答者割合を表1、表2に示す。株式会社クロス・マーケティングのモニターを対象に、以下の項目について回答を依頼した。個人属性として、性別、年齢、婚姻状況（独身・既婚）、子の有無、同居形態（同居相手の有無とその相手）、雇用形態（学生・無職・非正規雇用・正規雇用）、居住地域及び移動に関する項目として、郵便番号、自家用車の保有及び運転免許の有無、最

表 1：アンケート調査の概要

調査名	岡山市在住者へのアンケート調査
実施方法	インターネットアンケート調査
調査機関	株式会社クロス・マーケティング
回収期間	2022年12月2日～9日
対象地域	岡山県岡山市 (n = 700)
主な調査項目	個人属性： 性別、年齢、婚姻状況、同居形態、雇用形態等 居住環境及び移動に関する項目： 郵便番号、自家用車の所有、運転免許の有無、最寄りバス停・駅までの徒歩の所要時間等 主観的評価の項目： 居住地の暮らしやすさ、今後の居住意向等

表 2：アンケート回答者の構成割合

性別/年代	サンプル数(人)	構成割合 (%)
男性/20代	11	1.6
男性/30代	47	6.7
男性/40代	93	13.3
男性/50代	93	13.3
男性/60代以上	106	15.1
女性/20代	49	7.0
女性/30代	71	10.1
女性/40代	72	10.3
女性/50代	73	10.4
女性/60代以上	85	12.1
全体	700	100

寄りバス停・駅までの徒歩による所要時間、主観的評価の項目として、居住地の暮らしやすさ、今後の居住意向を設定した。本調査では婚姻状況を「独身」と「既婚」で把握している。本来、「未婚」、「既婚」と設定されることが多く、離別・死別は既婚者として扱われる。本研究では配偶者となる相手がない場合（未婚、死別、離別）を「独身者」、配偶者がいる場合を「既婚者」と定義し、婚姻状況を調査している。ただし、離別・死別を経験した回答者が既婚として判断する可能性はあるため、既婚者で配偶者と同居していない世帯をその他世帯として考察の対象から除外している。ただし、独身者のうち未婚と離別・死別を区別して把握しておらず、それらの違いによる差異は検証できない点は本調査の限界である。

3.2 分析の流れ

4章では、本調査の回答者のうち独身者と既婚者それぞれを同居の有無またはその相手（以下、婚姻状況及び同居形態）で分類し、婚姻状況及び同居形態がどの程度存在するかを確認する。次に、婚姻状況及び同居形態と個人属性（性別、雇用形態、世代）の関連性を分析する。

本研究は、独身者のうち「単身世帯」と「親と同居世帯」

について居住する地域の都市機能や移動環境の差異を明らかにすることを目的としており、5章では居住する区域（立地適正化計画における都市機能誘導区域、居住誘導区域、区域外）や移動環境（自家用車の保有や公共交通への徒歩アクセス等）から検証する。その後、居住する地域の暮らしやすさ、今後の居住意向との関連性を分析し、居住誘導の可能性や将来的に起こりうる課題を検討する。

4. 婚姻状況及び同居形態と個人属性の関連性

4.1 婚姻状況と同居形態の分類

本章では、婚姻状況及び同居形態と個人属性の関連性を分析する。まずは、婚姻状況と同居形態の関連性について独立性の検定及び残差分析を行ったものを図1に示す。独身者と既婚者はそれぞれ2種類の世帯で約9割を占めており、独身者は「単身世帯」と「親と同居世帯」、既婚者は「配偶者と同居世帯」と「配偶者と子どもと同居世帯」であった。本研究では、婚姻状況及び同居形態の分類（以下、婚姻同居タイプ）を、①「単身世帯」の独身者、②「親と同居世帯」の独身者、③「その他世帯」の独身者、④「配偶者と同居世帯」の既婚者、⑤「配偶者と子どもと同居世帯」の既婚者、⑥「その他世帯」の既婚者、の6種類として分析を行う。

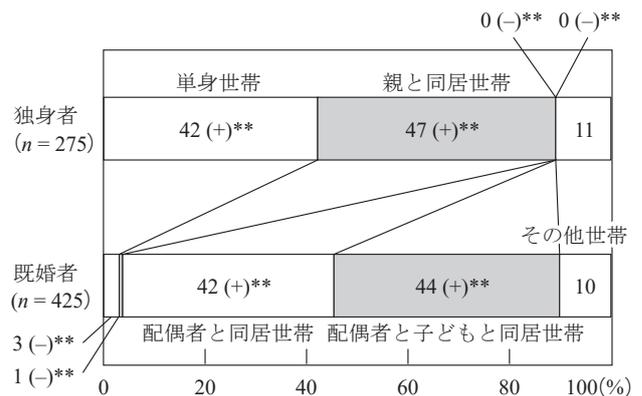


図 1：婚姻状況と同居形態の関連性

注：カイ二乗検定 $p < 0.001^{**}$ 、残差分析 $^{**}p < 0.01$ 、 $^{*}p < 0.05$ 、(+) 割合高い、(-) 割合低い。

4.2 婚姻状況及び同居形態による個人属性の差異

本節では、4.1 で設定した6種類の婚姻同居タイプについて、性別、雇用形態、世代⁽²⁾の差異を把握するため、独立性の検定を行い、有意だったものは残差分析を実施した。その結果を図2、図3、図4に示す。

図2より、独身者のうち「その他世帯」を除いて性別による差異は見られない。独身者のうち「単身世帯」または「親と同居世帯」のどちらを選択するかは、性別による差はないことが確認できる。

図3より、「親と同居世帯」の独身者は、非正規雇用の割合が大きいことが確認できる。一般的に非正規雇用は正規雇用と比べて収入が低いことや、経済的負担の軽減を目的に親と同居する可能性がある。これは既存研究（川田・平山, 2007; 平山・川田, 2015; 藤森, 2016）でも同様

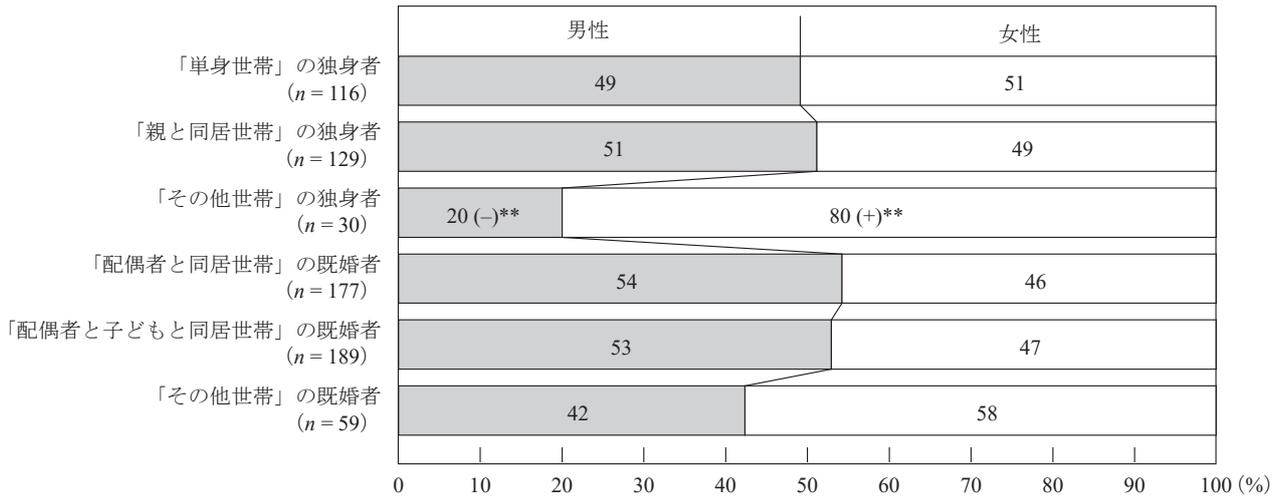


図2：婚姻同居タイプと性別の関連性

注：カイ二乗検定 $p=0.0145$ *、残差分析 ** $p<0.01$ 、* $p<0.05$ 、(+) 割合高い、(-) 割合低い。

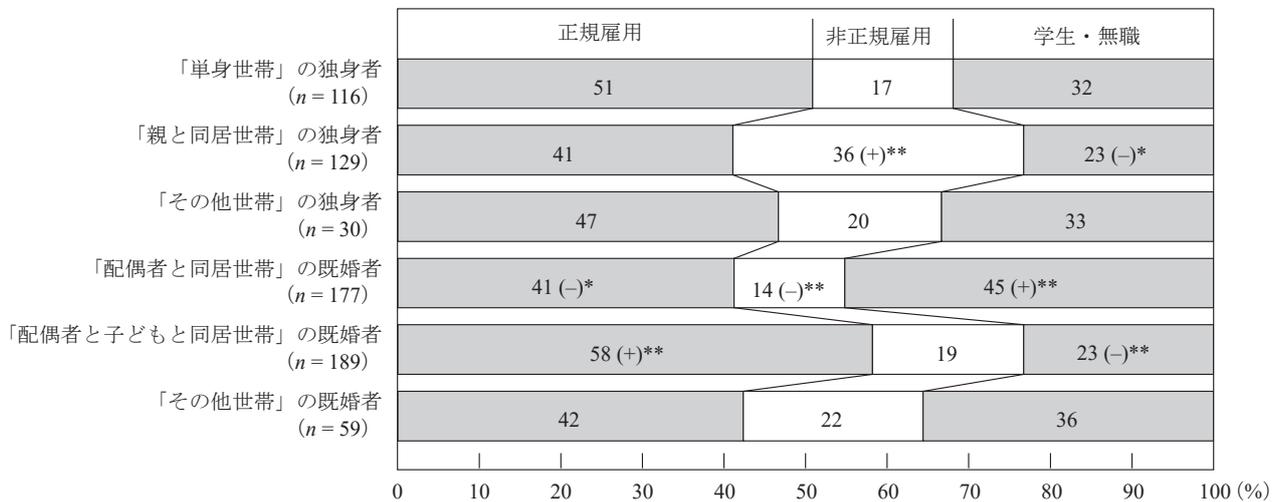


図3：婚姻同居タイプと雇用形態の関連性

注：カイ二乗検定 $p<0.001$ **、残差分析 ** $p<0.01$ 、* $p<0.05$ 、(+) 割合高い、(-) 割合低い。

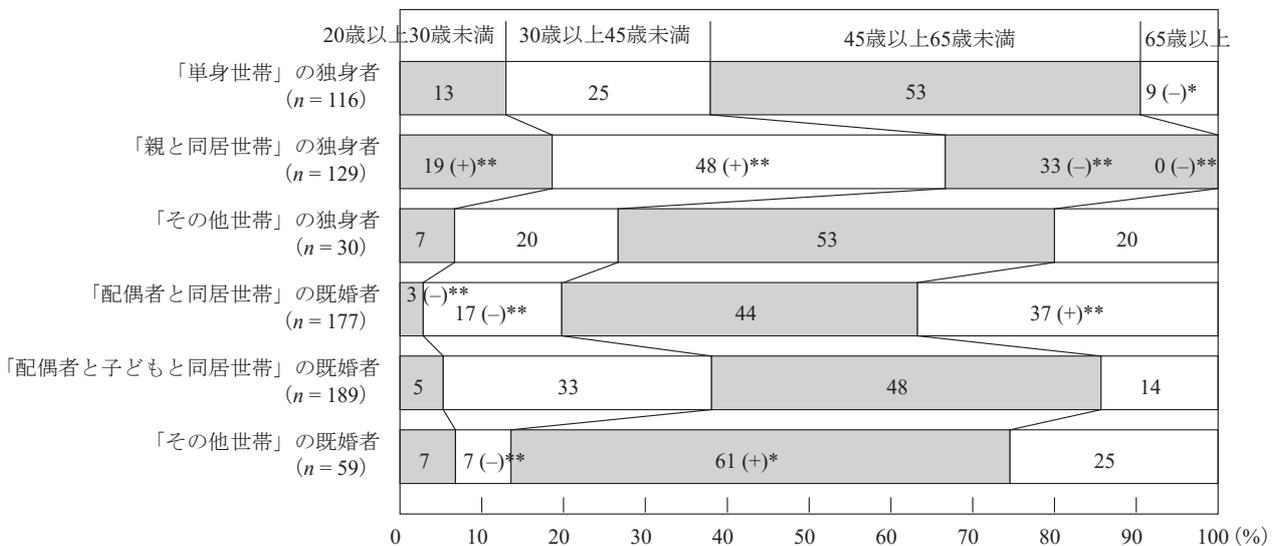


図4：婚姻同居タイプと世代の関連性

注：カイ二乗検定 $p<0.001$ **、残差分析 ** $p<0.01$ 、* $p<0.05$ 、(+) 割合高い、(-) 割合低い。

の指摘がされている。

図4では「親と同居世帯」の独身者は45歳未満の割合が高く、45歳以上の割合が低い。45歳以上の独身者の親は高齢者であると考えられ、国立社会保障人口問題研究所の親の死亡時の年齢別人口（社人研, 2014）より、45歳を超えると5割以上が親との死別を経験している（図5）。このことから45歳以上の独身者で「親と同居世帯」の割合が低いのは、親との死別を経て世帯形態が変化していることが考えられる。また、図1から独身者のうち「親と同居世帯」は47%を占め、彼らが若年期から親と共に同居しているか、親の高齢化に伴い同居をしたかは確認できないが、45歳未満の「親と同居世帯」の割合が高いことから前者が大きく占めていると考えられる。今後親との死別を経て「単身世帯」へと変化する際に、施設利用や移動等が自立した生活を維持できる居住環境であるか、それに応じた転居意向があるか、を把握することは居住誘導においても重要な視点である。これらの内容を5章で分析する。

5. 婚姻状況及び同居形態による居住地環境・評価の関連性

5.1 婚姻状況及び同居形態による居住・移動環境の差異

本節は、婚姻同居タイプによって居住分布や移動手段に差異があるかを明らかにすることを目的に分析を行う。3章で説明したように、郵便番号区域ごとに①立地適正化計画における都市機能誘導区域、②居住誘導区域、③区域外のいずれかに分類しており、婚姻同居タイプによる居住分布の大きな傾向を把握する。独立性の検定及び残差分析を行った結果を図6に示す。

「単身世帯」の独身者の居住割合に着目すると、区域外が低く、居住誘導区域内が高いことが確認できる。居住誘導区域はある一定の都市機能や公共交通ネットワークを有すると想定されるため（岡山市, 2021）、「単身世帯」の独身者は比較的利便性の高い地域に居住する傾向があると考えられる。一方で、「親と同居世帯」の独身者は区域外の割合が高く、居住誘導区域内の割合が低い。親が結婚、子どもを持つことを契機に郊外に住宅を設け、その住まいに子（独身者）が居住していることが考えられる。

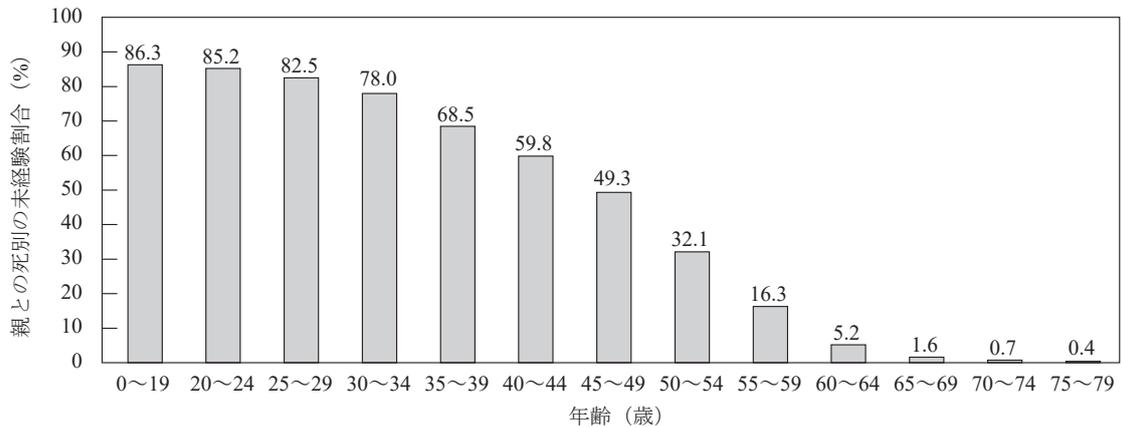


図5：親との死別の未経験割合
出典：社人研（2014）。

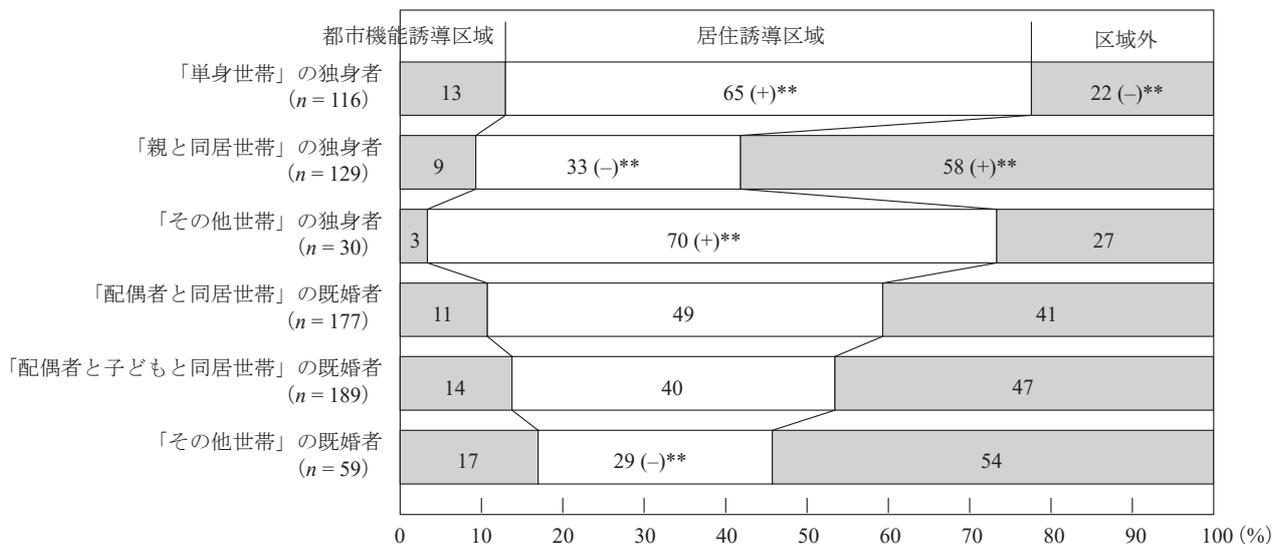


図6：婚姻同居タイプと居住する区域の関連性

注：カイ二乗検定 $p < 0.001$ **, 残差分析 ** $p < 0.01$, * $p < 0.05$, (+) 割合高い、(-) 割合低い。

独身者のうち、「単身世帯」か、「親と同居世帯」であるかで居住する区域に大きな差が見られた。特に、「親と同居世帯」の独身者は区域外の割合が高いことから、都市機能、公共交通ネットワークの乏しい地域に居住している可能性が高く、これは前章で述べた自立した生活を維持できる居住環境とは乖離がある。そこで、将来的な買い物難民化や交通弱者化等に起因する移動に着目して検証を行う。婚姻同居タイプと自家用車の所有及び免許の所有との関連性について独立性の検定及び残差分析を行った。その結果を図7、図8に示す。

結果は、「単身世帯」・「親と同居世帯」の独身者は自家用車・運転免許の所有割合が低い。「単身世帯」の独身者は居住誘導区域内の居住割合が高いことから公共交通を利用できることや都市機能までのアクセス性が良く徒歩・自転車等を利用することが要因として考えられる。一方

で、図6より「親と同居世帯」の独身者は区域外の居住割合が高いものの、自家用車を所有しない人もいることが確認できる。この要因として、親が所有する自家用車の利用や親による送迎、区域外のなかでも公共交通が利用しやすい環境等が考えられる。そこで、婚姻同居タイプによって公共交通のアクセス性の良い地域に居住する傾向に差があるか分析を行う。婚姻同居タイプと最寄りのバス停・駅までの所要時間（徒歩）との関連性について、独立性の検定及び残差分析を行った結果を図9、図10に示す。バス停・駅に共通するものとして、「単身世帯」の独身者は公共交通までの徒歩時間が最も短い項目（バス停2分未満、駅5分未満）の割合が高い。一方で、「親と同居世帯」の独身者に有意な差は見られない。このことから、「単身世帯」の独身者は公共交通の高利便な地域での居住傾向が確認できるのに対して、「親と同居世帯」の

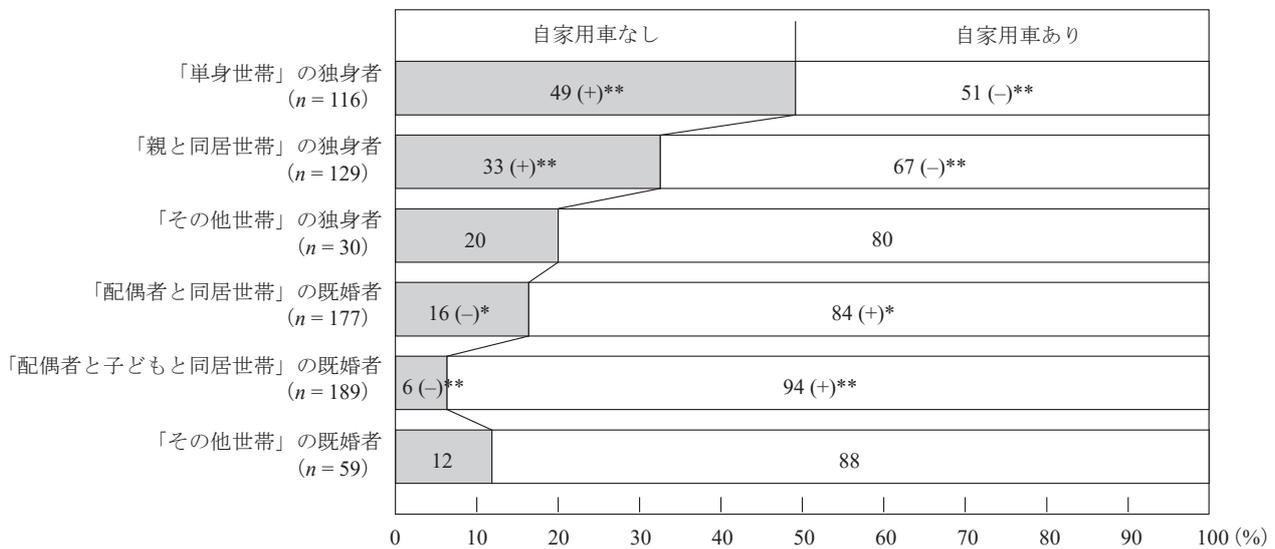


図7：婚姻同居タイプと自家用車の所有の関連性

注：カイ二乗検定 $p < 0.001$ **, 残差分析 ** $p < 0.01$, * $p < 0.05$, (+) 割合高い、(-) 割合低い。

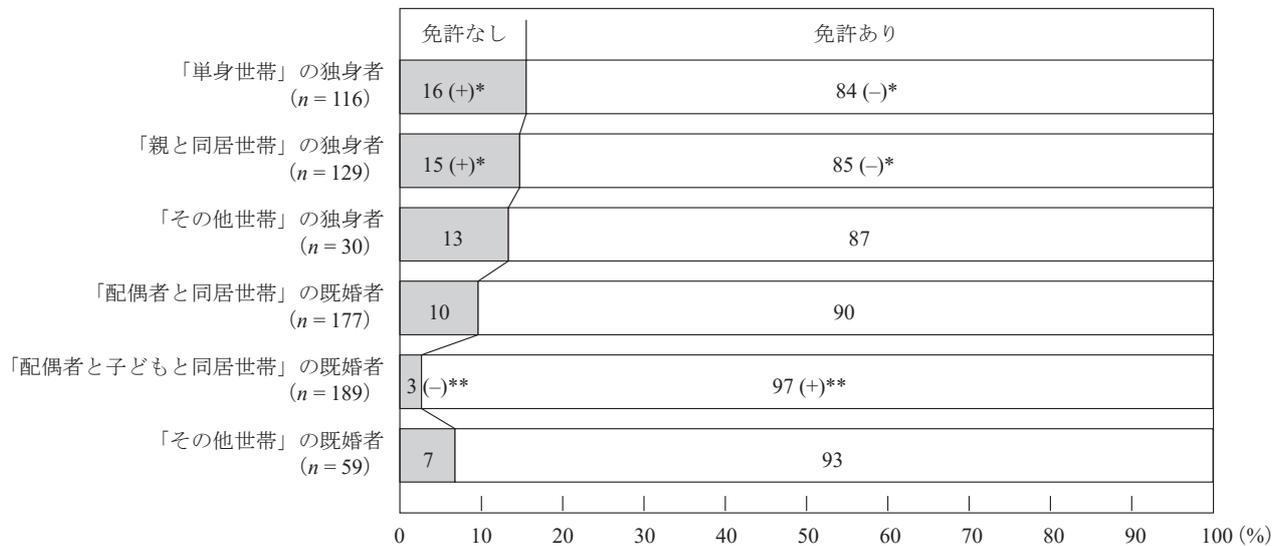


図8：婚姻同居タイプと運転免許の所有の関連性

注：カイ二乗検定 $p < 0.001$ **, 残差分析 ** $p < 0.01$, * $p < 0.05$, (+) 割合高い、(-) 割合低い。

独身者は必ずしも「公共交通の利便性の高い親の家」に居住している傾向は見られない。

以上の婚姻同居タイプと区域・移動に関する項目との関連性について、独身者のうち「単身世帯」と「親と同居世帯」に関して整理する。「単身世帯」の独身者は自家用車の所有割合が低く、公共交通の高利便な地域である居住誘導区域に居住する傾向がある。「親と同居世帯」の独身者は自家用車の所有割合は低いが、必ずしも公共交通の利便な地域ではなく、むしろ区域外に居住する傾向があると確認できた。

前述したが、独身者の「親と同居世帯」では、今後親との死別を経て「単身世帯」へと変化する際に、自身が自立した生活を維持できる居住環境であるか、それに

じた転居意向があるか、が重要である。施設利用及び移動が自立した居住環境を、都市機能及び公共交通ネットワークを有する居住誘導区域・都市機能誘導区域とみなすと、区域外に居住する独身者は暮らしにくさを感じ、転居意向を有する可能性がある。そこで、婚姻同居タイプと暮らしやすさ、居住意向の関連性を次節で明らかにする。

5.2 婚姻状況及び同居形態による居留意識の差異

居住地域を2 km圏と設定し、居住地域の暮らしやすさ、居住地域で今後も住み続けたいか、の2項目について、婚姻同居タイプとの関連性を把握するため、独立性の検定及び残差分析を行った。その結果を図11、図12に示す。「単身世帯」の独身者は居住地域に対して暮らしやすい

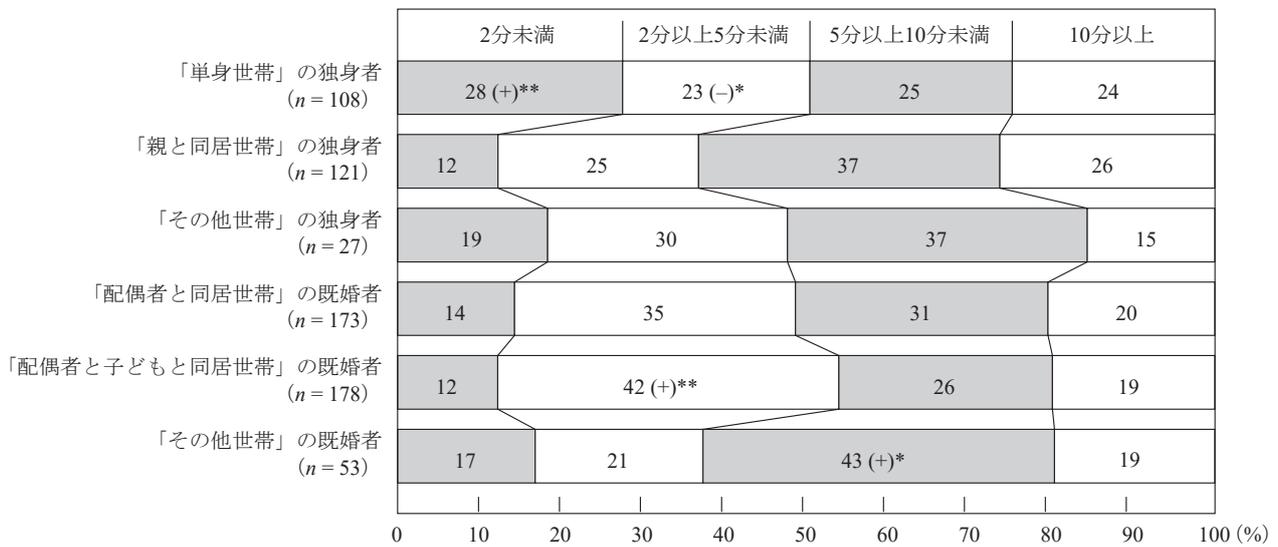


図9：婚姻同居タイプと最寄りバス停までの所要時間（徒歩）の関連性
注：カイ二乗検定 $p < 0.001$ **, 残差分析 ** $p < 0.01$, * $p < 0.05$, (+) 割合高い、(-) 割合低い。

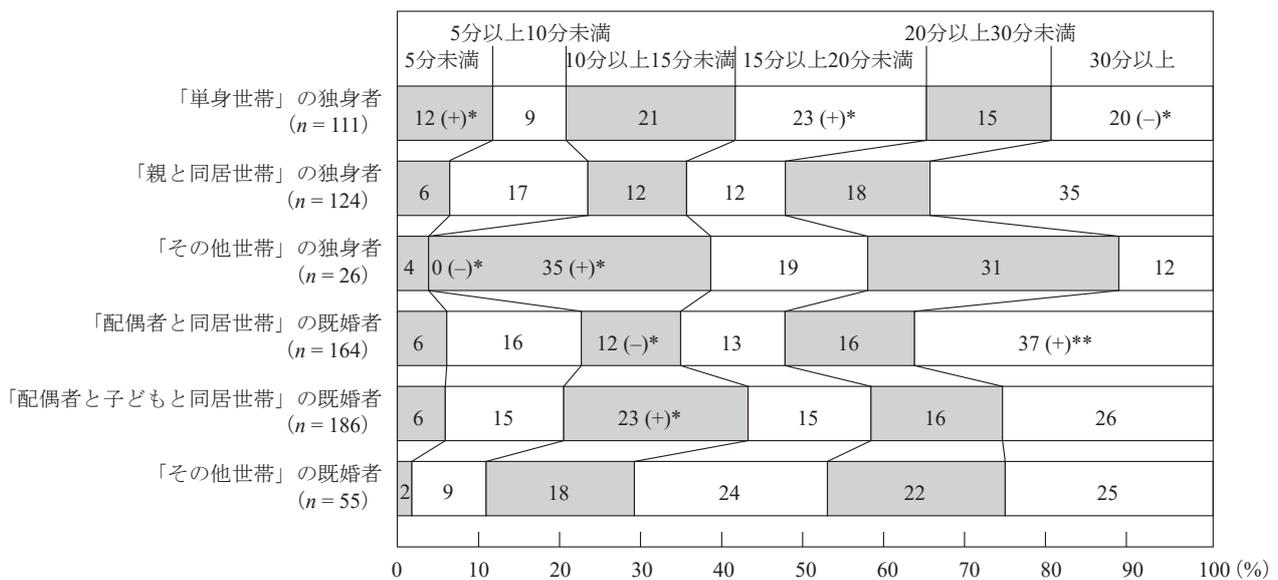


図10：婚姻同居タイプと最寄り駅までの所要時間（徒歩）の関連性
注：カイ二乗検定 $p = 0.0016$ **, 残差分析 ** $p < 0.01$, * $p < 0.05$, (+) 割合高い、(-) 割合低い。

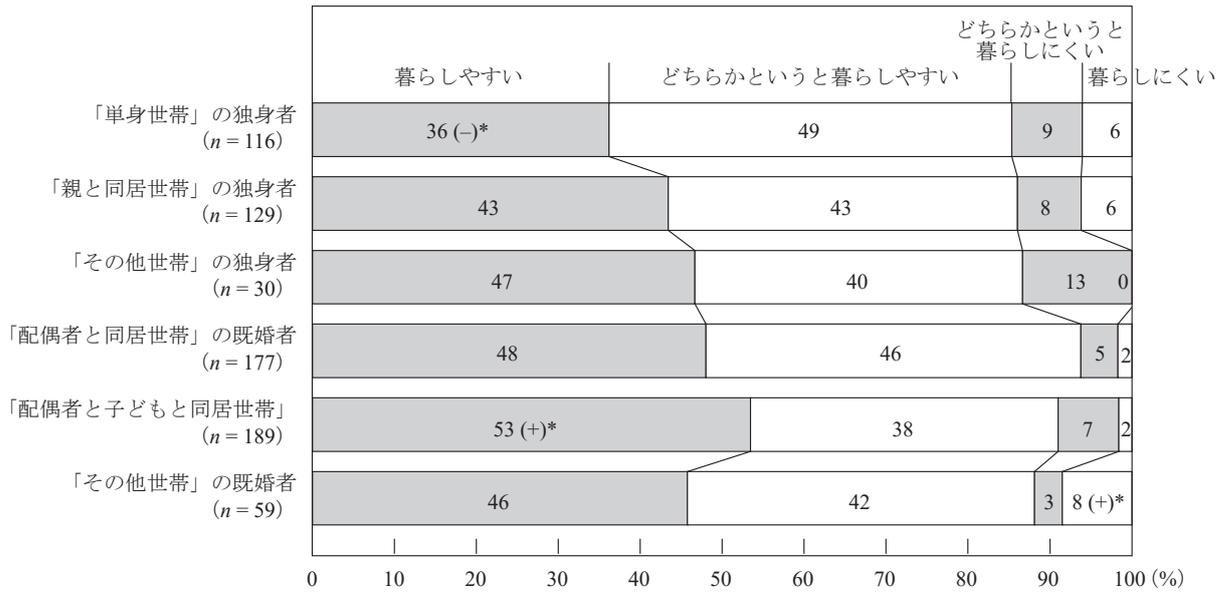


図 11：婚姻同居タイプと暮らしやすさの関連性

注：カイ二乗検定 $p = 0.0437^*$ 、残差分析 $**p < 0.01$ 、 $*p < 0.05$ 、(+) 割合高い、(-) 割合低い。

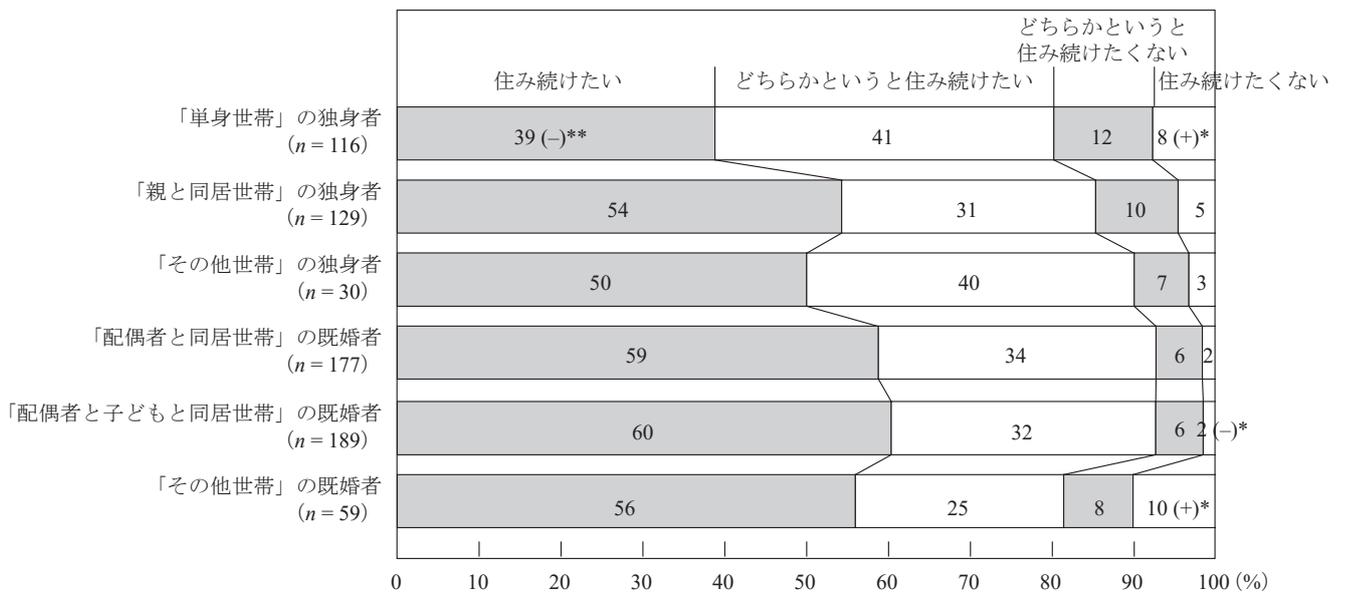


図 12：婚姻同居タイプと居留意向の関連性

注：カイ二乗検定 $p = 0.007^{**}$ 、残差分析 $**p < 0.01$ 、 $*p < 0.05$ 、(+) 割合高い、(-) 割合低い。

と感じる割合が低く、住み続ける意向を示す割合が低いことから、転居を通じて区域内への誘導の可能性がある。「親と同居世帯」の独身者は暮らしやすさ、居留意向ともに有意な結果が見られない。分類した区域の中で最も不便である区域外に居住する割合が高いにも関わらず、暮らしにくさや転居意向が高い傾向は見られない。その理由として親からの支援が得られることや、長年住み続けていることが考えられ、「親と同居世帯」の独身者は不便な地域であっても、今後その居住地からの転居意識は高くないと考えられる。

6. 結論

本研究の成果は以下のとおりである。

- 独身者の同居形態による居住環境の差異：
「単身世帯」の独身者は自家用車及び免許の所有割合が低く、公共交通の高利便な誘導区域内に居住する傾向がある。一方で、「親と同居世帯」の独身者は区域外に居住する割合が高いが、自家用車及び運転免許の所有割合は低く、交通便利性の高い居住地で親と同居する傾向は見られないことが明らかになった。このことから、子ども（独身者）は不便な地域であっても親との同居を選ぶことが示唆される。

- ・ 独身者の同居形態による居住意向の差異：
「親と同居世帯」の独身者は区域外に居住する割合が高いものの、転居意向は相対的に高くない。将来的に彼らが誘導区域外で単身・高齢世帯となる可能性が示唆される。これらは将来的な買い物難民や交通弱者を生み、新たな都市計画上の課題となりえると考えられる。また、子育て世帯が区域外のような移動手段の乏しい郊外への居住が進むことは、子どもが独身者となり居住し続けた際の将来的なリスクにもつながると考えられる。こうした中長期的な課題について行政が認識する必要があり、そのうえで立地適正化計画をはじめとするコンパクトシティ政策を推進することが求められる。例えば、現在の子育て世代を誘導するうえで、これらの将来リスクを周知する等の対策が考えられる。

本研究は、独身者を「単身世帯」と「親と同居世帯」に分類して居住地域の都市機能の差異から将来想定される課題を検証した基礎的な研究である。今後の課題として、住宅形態や日常の交通手段等の詳細な生活環境を考慮したうえで、居住誘導の可能性について分析及び考察が必要である。

注

- (1) 国勢調査では、単身世帯や夫婦と子供から成る世帯の分布を確認できるものが存在する。しかし、単身世帯の婚姻状況や、親と同居する独身者の詳細な属性、移動手段、主観的評価などを把握できないため、本研究ではアンケート調査を実施している。
- (2) アンケート回答者の年齢を 30 歳未満、30 歳以上 45 歳未満、45 歳以上 65 歳未満、65 歳以上の 4 世代に分類した。国立社会保障・人口問題研究所 (2023) によると 2021 年の平均初婚年齢は男性 31.0 歳、女性 29.5 歳であるため、平均初婚年齢として 30 歳未満を設定した。また、結婚生活に入った人のうち 45 歳未満の初婚者が 9 割以上を占めることから、45 歳で分類した。厚生労働省は 45 歳から 65 歳未満を中年、65 歳以上を高年に区分している。

謝辞

本研究は、科研費 (21K04413) の助成を受けて実施した。記して、謝意を申し上げる。

引用文献

- 藤森勝彦 (2016). 中年未婚者の生活実態と老後リスクについて「親などと同居する 2 人以上世帯」と「単身世帯」からの分析. 年金研究, No. 3, 78-111.
- 平山洋介・川田菜穂子 (2015). 若年・未婚・低所得層の居住実態について. 日本建築学会計画系論文集, Vol. 80, No. 716, 2303-2313.
- 川田菜穂子・平山洋介 (2007). 中高年未婚者の住宅条件に関する実態分析. 都市住宅学, Vol. 2007, No. 59, 21-26.

- 木下礼子・中林一樹・玉川英則 (1999). 東京圏における都市型職業に従事する中年シングル女性の居住地選択. 都市計画論文集, Vol. 34, 733-738.
- 国土交通省 (2014). 都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画概要パンフレット. <https://www.mlit.go.jp/common/001171816.pdf>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 国土交通省 (2017). 都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ. <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001601812.pdf>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 国土交通省 (2023). 住宅セーフティネット制度の現状について. <https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/content/001618148.pdf>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 国立社会保障・人口問題研究所 (2014). 第 7 回世帯動態調査 現代日本の世帯変動. <https://www.ipss.go.jp/ps-dotai/j%5CDOTAI7/houkoku/Hhoukoku.asp>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 国立社会保障・人口問題研究所 (2017). 生活と支えあいに関する調査 結果の概要. <https://www.ipss.go.jp/ss-seikatsu/j/2017/seikatsu2017summary.pdf>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 国立社会保障・人口問題研究所 (2023). 人口統計資料集 (2023) 改訂版. <https://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/Popular/Popular2023RE.asp?chap=0>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 国立社会保障・人口問題研究所 (2024). 日本の世帯数の将来推計 (全国推計) 令和 6 年推計. https://www.ipss.go.jp/ppajsetai/j/HPRJ2024/hprj2024_gaiyo_20240412.pdf. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 厚生労働省 (2021). 令和 3 年版厚生労働白書. <https://www.mhlw.go.jp/stf/wp/hakusyo/kousei/20/backdata/1-1-2.html>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 中道久美子・桐山弘有助・花岡伸也 (2019). ライフステージを考慮した集約型都市構造実現のための居住誘導ターゲット世帯の分析. 都市計画論文集, Vol. 54, No. 3, 680-687.
- 中道久美子・桐山弘有助・呂田子・花岡伸也 (2020). 住宅地タイプ類型別の転居時ライフステージ変化分析. 都市計画論文集, Vol. 55, No. 3, 1241-1248.
- NHK (2018). 日本人の意識調査. <https://www.nhk.or.jp/bunken/yoron-isiki/nihonzin/data.html?q=49>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 西山徳・樋口秀・中出文平・松川寿也 (2017). 地方都市での勤労単身世帯の居住実態とまちなか居住の可能性に関する研究. 都市計画論文集, Vol. 52, No. 3, 1022-1028.
- 岡山市 (2021). 岡山市立地適正化計画. <https://www.city.okayama.jp/jigyosha/cmsfiles/contents/0000022/22637/ricchitekiseika2.pdf>. (閲覧日: 2024 年 9 月 18 日)
- 鈴木達也・讃岐亮・吉川徹 (2012). 住宅の機能を代替する施設の立地と単身者の生活行動の関連に関する研究. 日本建築学会計画系論文集, Vol. 77, No. 675, 1131-1137.

総務省 (2015). 平成 27 年国勢調査世帯構造等基本集計結果 結果の概要. <https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka/kihon3/pdf/gaiyou.pdf>. (閲覧日：2024 年 9 月 18 日)

上竹悠介・樋口秀・中出文平・松川寿也 (2011). 地方都市における勤労単身世帯の居住実態とまちなか居住推進に関する研究. 都市計画論文集, Vol. 46, No. 3, 937-942.

Abstract

This study aims to examine the differences in the residential environments of single persons who live alone and those who live with their parents. Single-person households tend to reside in residential development areas or locations with convenient access to public transportation, while single persons living with their parents are more likely to live outside these areas. Furthermore, there is no clear relationship between their residential locations and access to public transportation, and they do not always intend to move. Single persons who continue to live in areas with poor access to public transportation and therefore face higher risks, such as lack of support or nursing care, could potentially contribute to future urban planning challenges, such as the emergence of shopping refugees or an increasing number of people with limited mobility.

(受稿：2024 年 9 月 20 日 受理：2024 年 11 月 12 日)