

IV-172 高令者の外出特性と交通サービスに関する評価について

東京都立大学工学部 正員 秋山 哲男
東京都立大学工学部 正員 山川 仁

1. はじめに

今日、わが国では急速に高令化が進み、都市交通計画においても高令化社会に対応した計画の在り方が問われはじめている。本研究ではこの課題に対応した計画課題を考えるために、高令者がどのような交通特性を持ち、かつ交通施設や交通サービスに対してどのように評価しているのかを知ることを主たるねらいとした。その方法として外出行動あるいは交通施設や交通サービスに対する意識を、高令者(ここでは60歳以上とした)と非高令者(60歳以下とした)の比較を通してその違いを明らかにした。

2. 調査の概要と方法

2-1. 調査対象地区——図-1に示した東京都世田谷区内の鉄道に近く便利な地区(2箇所)と鉄道駅から遠く不便な地区(3箇所)の2つの条件のとなる住宅地とした。

2-2. 調査の方法——アンケート調査の留め置き法(老人クラブを通したものと戸別配布したもの)により、昭和55年12月上旬に実施した。配布した調査票は2065票、そのうち有効サンプル数は915票(44%)である。

2-3. 調査項目——以下の3つに分けられる

- ①個人属性——性別、年齢、職業、住所
- ②外出特性——目的別外出状況
利用交通手段別外出状況
- ③交通サービスに対する意識——道路の評価
バスの評価

2-4. 調査対象者属性——有効サンプル数915票のうち、性別、年齢別、職業別サンプル数は表-1, 2, 3に示した。

3. 外出特性

ここで用いる換算トリップとは週単位、月単位の外出回数を1日(例えば、ほぼ毎日=10回/日、週3~4回=0.5回/日、週に1~2回=0.2回/日、月に1~2回=0.05回/日など)に変換したものである。

3-1. 目的別平均換算トリップ(表-4)——高令者・非高令者とも日常の買物が共通して最も高い。また散歩は高くはないが共通しているトリップである。高令者に特徴的なトリップは通院・老人のための施設で、非高令者の場合は通勤・通学や仕事である。非高令者が働く事に関連した行動が多いのに比べ、高令者は余暇的行動が多いと考えられる。

3-2. 全目的の年齢別平均換算トリップ(図-2)——本調査結果は帰宅および行動しない人は含めてないのでパーソントリップ調査結果と単純な比較はできないが、ほぼ傾向は類似している。本調査結果は30代に比

図-1 調査対象地区図

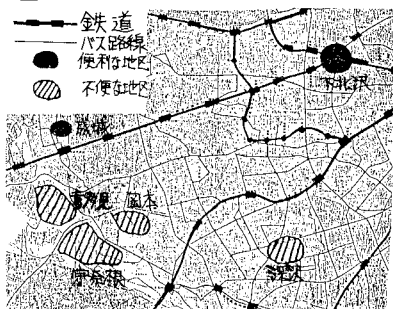


表-1 男女別サンプル数

性別	サンプル数	%
男性	302	36
女性	537	64
合計	839	100

表-2 年齢別サンプル数

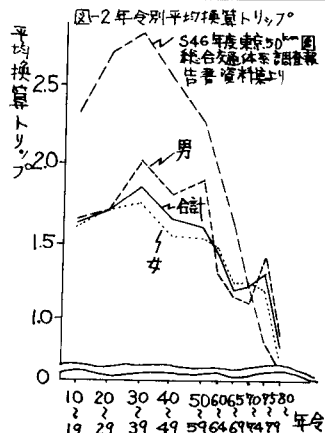
年齢	サンプル数	%
0~29	102	12
30~59	344	39
60~69	224	25
70以上	213	24
合計	883	100

表-3 職業別サンプル数

職業	サンプル数	%
自営	199	12
自宅外労働	169	20
パートタイム	49	6
学生	52	6
主婦	250	30
無職	204	25
その他	11	1
合計	834	100

表-4 目的別換算平均トリップ

目的	高令者	非高令者
日常の買物	0.41	0.49
散歩	0.19	0.12
通院	0.09	0.02
老人のための施設	0.09	0.01
仕事	0.09	0.23
知人の訪問	0.08	0.07
通勤・通学	0.07	0.48
遠い所の買物	0.06	0.08
公共サービス	0.03	0.06
娯楽	0.02	0.04
その他	0.02	0.04



ークを持ち以後年令がよるに伴って漸減し、60代から急速に減少する。また男女差はあまりなく、働き盛りの30~50代の男性が高い。

3-3. 交通手段別平均換算トリップ(表-5) — 高令者の場合は自転車と徒歩が高く、車は低い。非高令者はどの手段も変わらない。

3-4. 鉄道駅からの距離別、各手段の平均換算トリップ(図-3, 図-4) 各手段ともメイン手段として使う場合の平均換算トリップを求めた。徒歩は駅より離れるにしたが、て減少し、他の手段はいずれも駅より離れるほど利用が高まる。この傾向は自転車と顕著である。またバスと車は高令者に比べ非高令者の利用が強い。

4. 道路交通および交通サービスの評価

4-1. 年令別道路交通の満足度(図-5) — ここで用いた満足度は満足の程度を数値に変換(たいへん満足=+2, 満足=+1, 普通=0, 不満=-1, たいへん不満=-2)したものである。道路交通に関する不満は非高令者の方が高令者より強い。概して不満はそれほど強くない。

4-2. バス交通の満足度(図-6) — 道路交通の満足度と同様に点数化した。バス交通に対する不満は若い人ほど強く、高令者は満足傾向にある。高令者が満足している理由は、ラッシュ時に利用しないこと、70歳以上は料金が無料であること、高令者は時間価値が低いこと、などバスに対する要求水準が低いことにある。

5. 道路交通およびバス交通の不満理由

5-1. 道路交通の不満理由(表-6) — 道路交通に対する不満指標が高令者・非高令者とも共通して高いものは「車がから」「自転車・車の駐車であるきにくい」などである。また高令者の特徴は「ベンチなどがない」など身体的条件から起因する不満をもつが、非高令者は「夜間の街灯がない」など歩行環境の安全対策(交通犯罪からの)を不満としている。

5-1. バス交通の不満理由(表-7) — 高令者の場合「ベンチがない」、「バスの乗降がしにくい」など身体的条件に関する不満が特徴的である。非高令者は運行本数、定時性、終バスの時間などバスの運行に関わるサービス水準に関する指摘が多い。

6. まとめと今後の課題

- ①高令者の外出回数は少ない。またその制約条件が何であるが明らかではない。
- ②高令者の利用交通手段は主に徒歩・自転車である。高令者には身近な道路の安全対策と歩行環境の改善が効果がある。
- ③高令者のバス利用上の不満は、運行に関するサービスの改善と乗降ステップなど構造に関する改善により解決が可能

表-5 交通手段別平均換算トリップ

年令	手段	徒歩	自転車	バス	自動車
非高令者		36%	33%	34%	33%
高令者		48%	40%	29%	13%

図-3 鉄道駅からの距離別手段別平均換算トリップ

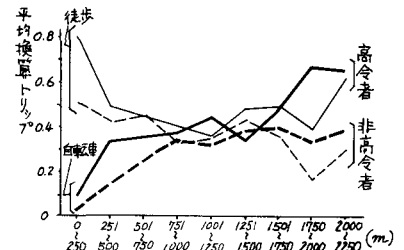


図-4 鉄道駅からの距離別手段別平均換算トリップ

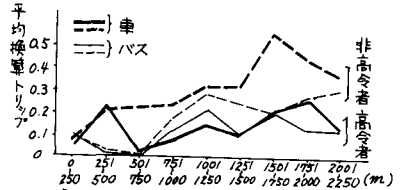


図-5 年令別道路の満足度

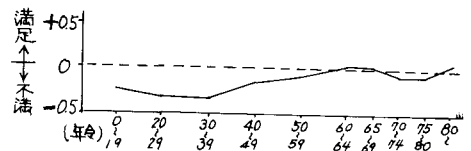


図-6 年令別バス利用の満足度

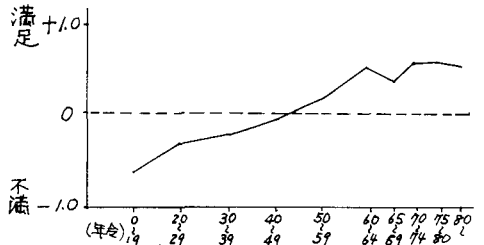


表-6 道路交通の不満理由

不満理由	年令	
	高令者	非高令者
	順位(%)	順位(%)
車の交通量が多速度も速い	(1) 22	(1) 22
歩道の設置自転車歩きにくい	(2) 19	(4) 15
駐車車両が多いので歩きにくい	(3) 17	(3) 20
ベンチなど休憩場所がない	(4) 14	(7) 8
歩道ガードレールがない歩きにくい	(5) 10	(4) 15
夜間に街灯がないので暗い	(6) 8	(2) 21
歩車道の段差が歩きにくい	(7) 6	(8) 7
信号機が歩道がなく歩きにくい	(8) 6	(9) 6
横断歩道があっても、車が止まらないうえに歩道が狭い	(9) 5	(9) 6
交差点の見通しが悪い	(10) 4	(6) 11
その他	6	12

表-7 バス交通の不満理由

不満理由	年令	
	高令者	非高令者
	順位(%)	順位(%)
バスが定刻にこない	(1) 22	(1) 33
バス停にベンチがない	(2) 16	(7) 5
運行本数が少ない	(3) 15	(2) 22
バスの乗降がしにくい	(4) 8	(11) 2
料金が低い	(5) 8	(4) 15
終バスが早すぎる	(6) 7	(3) 16
バス停まで遠い	(7) 4	(5) 9
乗り方がわかりにくい	(8) 3	(10) 3
車内が混雑する	(9) 3	(8) 4
乗りごちが悪い	(10) 3	(8) 4
バスルートが悪い	(11) 2	(6) 6
その他	1	2