

秋田大学 正員 清水浩志郎

岩手県 正員 ○本木 正直

1. はじめに

わが国の人口構造は、年々高齢化をたどる一方であり、近い将来欧米を追い越して、いまだ世界のどの国も経験しなかった本格的な高齢化社会に突入するものとされている。近年こうした高齢化社会に対し、様々な問題点が指摘され、検討され始めている。

交通計画の側面からも、これまで軽視されがちであった高齢者のモビリティについて、それを確保することが高齢者の積極的な社会参加を支援するためにも重要であるとの観点から、高齢者の交通行動実態の調査、分析が行なわれてきた。本報告では、そうした分析の1つとして、昭和54年に実施された秋田都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて、地方都市における高齢者の交通行動特性を把握したいと考えている。

2. 高齢者の交通行動

昭和54年秋田都市圏パーソントリップ調査から、秋田市内に在住する50才以上の男女5774サンプル(11154トリップ)を用いて、秋田市における高齢者の交通行動を分析した。

表-1は、自動車の保有状況を示したものであるが、高齢者になるにしたがい免許保有者も自由に利用できる車の保有者も低下していることがわかる。これは、現在の高齢者層がモータリゼーションの波をかぶる以前の世代であると考えられ、最近の若・中年層における免許の取得動向からみて、今後高齢の免許保有者は増加し、自由に利用できる車の保有者も増加するものと考えられる。

表-2に、自由に利用できる車の有無別の外出率を示した。これをみると、自由に利用できる車がない場合には、高齢になるにつれて外出率は激減するのに対し保有している場合には、年齢とあまり関係なく外出率が高いと言える。すなわち、表-1でみたように、自由に利用できる車をもつ高齢者の増

表-1 秋田市内在住 50歳以上の

運転免許、自由車の保有者数と保有率

	50代	60代	70歳以上	計
サンプル数	2942	1703	1129	5774
免許保有者数(人)	677	140	14	831
免許保有率(%)	24.0	8.2	1.2	14.4
自由車保有者数(人)	596	124	14	734
自由車保有率(%)	20.3	7.3	1.2	12.7

表-2 秋田市内在住 50歳以上の外出者数と外出率

	50代	60代	70歳以上	計
自由車有	556 93.3	106 85.5	12 85.7	674 91.8
自由車無	1769 75.4	920 58.3	362 32.5	3051 60.5
全 体	2325 79.0	1026 60.2	374 33.1	3725 64.5

上段：外出者数(人)、下段：外出率(%)

図-1 高齢者の目的別、代表交通手段別
発生集中交通量の構成比

(a) 目的別(帰宅目的を除く)

60歳以上 (2305T.E.)	通勤 14.9%	業務 24.6	私事 60.6
全 体 (854.6千T.E.)	23%	通勤 15	23

(b) 代表交通手段別

60歳以上 (3940T.E.)	徒歩・二輪車 63.3%	自動車 21.0	鉄道 1.5 バス 12.2
全 体 (1424.3千T.E.)	52%	38	7 3

◆T.E.:トリップ・エンド数

加に伴い、高齢者の外出率も高くなっていく。

次に、高齢者の目的別(帰宅目的を除く)、代表交通手段別発生集中交通量を図-1に示した。高齢者と全体とを目的別で比較すると、高齢者の通勤目的が低いことや交通手段別では自動車利用の低いことが目立つ。しかし、今後高齢化社会の進行に伴い、高齢者の就業率も増加の傾向にあると想像される。高齢者の通勤目的や自動車利用のトリップは増加するものと予想できる。

そこで次に高齢者の通勤交通の注目し、分析を行なった。データとしては、前述のパーソントリップ調査と同

時に行なわれた「交通に関するアンケート調査」から、秋田市内在者のうち、通勤・通学していると答えた9659人の原票データを用いた。まず、通勤・通学に自家用車を利用している人の、その選択理由を表一3に示した。これによれば、60才未満では「通勤・通学以外の目的にも利用できるから」24%、「所要時間が少なくてすむから」20%、ついで「マストラでは不満だから」17%が回答の多い項目である。

通勤以外の目的（例えば業務目的）にも利用するために自家用車を選択するケースが多く、単に目的地までの所要時間差だけで自家用車を選択しているとはいえない。

60才以上の高齢層では、「通勤以外の目的にも利用できるから」22%、「所要時間が少なくてすむから」18%が高い。ついで「決まった時間に到着できるから」16%があげられており、マストラへの不満は比較的少ない。

表一4には通勤・通学に鉄道または路線バスを利用している人の選択理由を示した。60才未満では、「運転免許や車を持っていないから」の21%、「近くに駅またはバス停があるから」の20%が回答の多い項目である。「免許や車がない」が多いことから免許や車の所有率があがれば、マストラから自動車への転換が増加すると考えられる。これに対して60才以上では、「近くに駅またはバス停があるから」が26%で最も多く、「免許や車がない」は18%と、60才未満の21%比較するとやや少ない。これらのことから、もし免許や車をもっている、高齢者層では若年層に比べてマストラから自動車へと容易に転換が起こりにくいのではないかと想像できる。現在の高齢者層がモータリゼーションの洗礼以前の世代であり、来たるべき高齢化社会における高齢者層が現在の中年層も含むとすれば、高齢者の自動車への転換量は増加の傾向にあるといえる。

4. むすび

以上、高齢者の交通について、とくに自動車交通に注目して分析を行なった結果、高齢者にとって自動車の利用は、そのモビリティの確保に大きく影響していることがわかった。今後、原単位の分析など

表一3 通勤・通学に自家用車を利用している理由

	60歳未満	60歳以上	計
通勤・通学以外の目的にも利用できるから	2378人 (23.6%)	40人 (22.3%)	2417人 (23.6%)
所要時間が少なくてすむから	2061 (20.4)	33 (18.4)	2094 (20.4)
天候に左右されないから	1327 (13.2)	26 (14.5)	1353 (13.2)
マストラでは不満だから	1752 (17.4)	21 (11.7)	1773 (17.3)
決まった時間に到着できるから	983 (9.7)	29 (15.2)	1012 (9.9)
乗り換えをしなくてもよいから	608 (6.0)	8 (4.5)	616 (6.0)
歩く距離が少なくてすむから	388 (3.8)	10 (5.6)	398 (3.9)
費用が安いから	232 (2.3)	8 (4.5)	240 (2.3)
その他	355 (3.5)	4 (2.2)	359 (3.5)
計	10084 (100.0)	179 (100.0)	10263 (100.0)

*3項目までの重複回答を許しているため、
合計はサンプル数と一致しない。

表一4 通勤・通学に鉄道または路線バスを利用している理由

	60歳未満	60歳以上	計
運転免許や車を持っていないから	845人 (20.6%)	49人 (18.0%)	894人 (20.4%)
近くに駅またはバス停があるから	827 (20.2)	70 (25.7)	897 (20.6)
他に適当な手段がないから	624 (15.2)	32 (11.8)	656 (15.0)
決まった時間に到着できるから	504 (12.3)	40 (14.7)	544 (12.4)
費用が安いから	446 (10.9)	34 (12.5)	480 (11.0)
所要時間が少なくてすむから	437 (10.7)	29 (10.7)	466 (10.7)
道路が混雑して自家用車では いらいしたり事故の危険があるから	129 (3.1)	6 (2.2)	135 (3.5)
勤務先・通学先に 適当な駐車場がないから	105 (2.6)	2 (0.7)	107 (2.4)
家族の者が車を借りから	94 (2.3)	5 (1.8)	99 (2.3)
その他	91 (2.2)	5 (1.8)	96 (2.2)
計	4102 (100.0)	272 (100.0)	4374 (100.0)

*3項目までの重複回答を許しているため、
合計はサンプル数と一致しない。

を行いたいと考えている。

(参考文献)

- (1) 清水・本木；「高齢者の交通行動に関する調査・分析」，都市計画別冊昭和58年度学術研究発表会論文集(18)，pp421-426，昭和58年11月，
(社)日本都市計画学会
- (2) 「昭和55年度秋田都市パーソントリップ調査報告書〈交通実態・モデル解析編〉」，pp127-138，昭和56年3月，秋田県土木部都市計画課秋田都市圏パーソントリップ調査事務局