

IV-41 高齢者の交通手段の利用とその環境に関する一調査

大阪府立工業高等専門学校 正員 ○高岸節夫
大阪工業大学 正員 金丸次男

1. まえがき

到来する高齢化社会に対応すべく高齢者の外出実態を把握する必要性が高まっている。この方面の調査研究は端緒についたばかりといえ多くの事例報告がまたれている。これまで種々の規模、内容の調査が行われているが、現段階はまだデータ蓄積の時期にあると考え、各交通手段（徒歩を含む）ごとに、その利用の状況と利用時において高齢者にとって問題性があるのではないかと判断されたことについてアンケート調査を実施したので、試行的なものではあるが報告する。なお、調査対象者は60才以上とした。

2. 調査の概要

対象地区は大阪府東区大宮2,3,4丁目、および同中宮3,4,5丁目で、いずれも住居地区とみることができる。

調査方法は中宮地区では調査員が家庭訪問して留置した調査票を郵便で返送してもらう方法、大宮地区では各老人クラブの会長に配布と回収を委託する方法をとった。配布日は昭和60年11月20、21日である。

調査は、徒歩、自転車、バス（乗合い）、鉄道、二輪車（バイク）、自動車の各交通手段ごとに質問をまとめ、利用状況としては頻度、目的をさき、利用環境については、例えば徒歩についてはどんな道路が歩きにくい、鉄道については駅で感じること、および優先座席について、等を設問した。

有効回収枚数、回収率は中宮地区 338枚、64.6%、大宮地区 146枚、66.4%、計 484枚、65.1%である。回答者の属性構成は以下のとおりで、性別比率の地区差は殆どないが、年齢構成は大宮が若い層が高くなっている。

性	男	女
大宮地区	42.9%	57.1
中宮地区	39.7%	60.3
計	41.9%	58.1

年齢	60~64	65~69	70~74	75~79	80以上
大宮地区	21.0%	26.4	25.4	13.3	13.9
中宮地区	9.6%	22.6	30.2	21.2	16.4
計	17.6%	25.2	26.8	15.7	14.7

3. 交通手段の利用状況

3.1 各交通手段の利用者率と利用目的

徒歩の場合、殆ど外出しない者は両地区とも1割程度であった。自転車を利用する者は大宮38%、中宮30%と年齢構成の差がみられる（図-1参照）。バス利用者は大宮45%、中宮76%と差が大きい、これはバス、鉄道の利便性の差のためと考えられた。鉄道利用者は大宮44%、中宮30%であるが、これもバスと同様の理由が考えられた。二輪車の利用者は大宮4%、中宮8%と少数であった。自動車を運転する者は大宮10%、中宮9%と少数で、誰かに乗せてもらう者は大宮52%、中宮53%となっており差はみられない。

年齢層別に利用者比率をみると図-1 のようである（徒歩と、利用者の少ない二輪および自動車は除いた）。バスは加齢とともに高くなるが80才以上となると大きく低下する特徴がみられる。自転車の利用者率は加齢とともに減少することが明らかである。鉄道も自転車と同様とみてよいであろう。高齢者の交通手段としてバスが重要な位置を占めていることが読みとれる。

つぎに、交通手段別の主な利用目的について特徴的なことを述べる。第1位を占める目的は徒歩は買物、自転

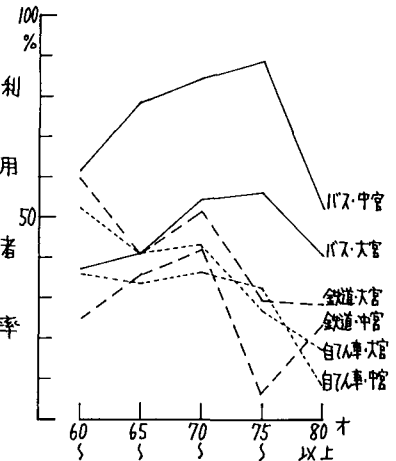


図-1 年齢と利用者率

車は雑用、バスは買物と雑用、鉄道は趣味・娯楽、自動車に乗せてもらう場合は雑用となっている。年齢との関係でみると、徒歩では通院だけが加齢とともに高率となり、75才以上で約6割となる。自転車では買物が加齢とともに減少し、やはり通院が高率となる。バス、鉄道は顕著に変化するものはない。

3.2 各交通手段の1カ月あたり利用日数

利用日数を(イ)毎日(ロ)週に(ハ)日(ニ)月に(ヘ)日の型式できいたので、これより月あたりの換算日数を求めた。この結果は地区差は少く、両地区計で、1人の1カ月あたりの利用日数は徒歩では23日、自転車は21日、バスは6日、鉄道は6日、自動車に乗せてもらうのは3日となった。自転車利用者はほぼ徒歩なみの外出頻度をみせている。

図-2はこれを年齢層別に示したもので、

(b)図は非利用者も含めたときの利用日数で

図-2 利用者の平均利用日数(日)

(非利用者を含めた場合)

ある。自転車を利用できる健常者の利用日数が年齢によらないものであることがわかるが、そうでない高令者を含めたグロスの場合は顕著に生成量が減少する。(b)図から、加齢とともに外出日数が減少するが、徒歩はそれほど減少せず、したがって加齢とともに徒歩依存度が大きくなっていることを読みとれる。

4. 交通手段の利用環境

(1) 道路交通環境 徒歩についてはどんな道路が歩きにくいかをきき、8つの選択枝を用意し3つまで選択してもらったが、両地区計では「自動車がとまっている」63%、「自動車がそばを通る」56%、と自動車に関するものが過半を越え、「歩道にじゃま物がある」48%が続く。他はいずれも30%未満である。なお、「自動車がそばを通る」「自転車がそばを通る」の動的なものは加齢とともに高くなっていった。自転車利用者にはどんな道路が乗りにくいかをきいた(8枝中2つまで選択可)。「自動車がとまっている」60%、「道路にじゃま物がある」50%、「自動車がそばを通る」42%が上位のものであったが、年齢層により差がかなりみられた。

(2) 公共交通サービス バスについては「時間がいまい」43%、「スラップが高い」40%、「急発進・急ブレーキがひどい」24%、「車内放送がきこえにくい」21%、「座れない」17%、と分散したが(8枝中全て選択可)、「スラップが高い」は加齢とともに急上昇し、80才以上では71%に達していた。鉄道については駅をとり上げたが、圧倒的に「階段がきつい」77%が選択され、他はいずれも13%未満であった(6枝中2つまで選択可)。バスと鉄道には優先座席についてもきいており、いずれも座席数は「いまのままでよい」が約7割強を占めた。「少ない」は加齢とともにやや増加の傾向はあったが、顕著ではなくて意外であった。これは、「ゆづってもらったことがない」が加齢とともに6割程度から2割まで急減していることで説明されるようである。

5. あとがき

調査結果の概要を報告したが、高令者を対象とするアンケート調査には多くの制約条件があり、本調査の経験・分析結果を活かして次の調査を行いたいと考えている。この報告が高令化社会における交通対策資料の一つとして役立てば幸いである。調査にご協力いただいた各位、および調査に多くの労をとられ有益な指摘をいただいた大崎実氏、奥谷敏雄氏に深く謝意を表する。