

IV-213

地方都市における高齢者の交通問題に関する意識調査

豊田高専 正員 栗 本 譲
 豊田高専 正員 荻 野 弘
 豊田高専 正員 野 田 宏 治

1. はじめに

我が国は、諸外国に例をみない速さで高齢化社会を迎えている。高齢化社会を考えると高齢者に蓄積された豊かな知識、経験等を社会に還元する方策を考慮することがのぞましく、高齢者が積極的に社会活動に参加できる環境づくりが急務と思われる。

高齢者の積極的な社会参加を妨げているものの一つに、安全なる移動手段の確保があげられるであろう。現在の交通計画では、若齢者を対象とした交通計画であり、高齢者を交通弱者として位置づけ、社会のお荷物的な考え方で交通問題を処理する方策が考えられていると思われる。本研究は、高齢者の立場から都市内道路交通はどうあるべきなのか、どのようなところに問題が存在するのかを明らかにするために豊田市内に在住する50歳以上の人達を対象に交通に関する意識調査を行ない分析したものである。

2. 調査の概要

市内の50歳以上の対象者46,405人の中から2段階抽出により約7.3%の3,394人(1812世帯)を抽出し配付対象者とした。調査票は調査員により59年1月25日から2月7日までの14日間に配付留置回収を行なった。有効調査票は配付対象者の93.9%の3,186票(1,735世帯)となった。回答者の内男性の比率は、48.1%女性の比率は51.9%とはほぼ全市の構成比率(47.6%, 52.4%)と同じ値を示した。また回答者の内50歳以上人口に占める50~64歳人口は、64.6%であった、市全体では64.8%なので得られた標本はほぼ適正な標本と考えられる(図-1)。調査票は、個人属性、自宅周辺の道路現況、バス運行の現況、交通事故の実態、自動車利用状況、将来の公共交通機関・自動車交通及び道路についての期待、高齢者になったときの交通手段選択の7項目(計25設問)に分類される個人票と、世帯の属性と、同居中の高齢者を対象とした外出時の現況、交通安全の実態及び、高齢者が身体不自由になったときの交通手段選択についての希望の4項目(計7設問)に分類される世帯票から構成されている。

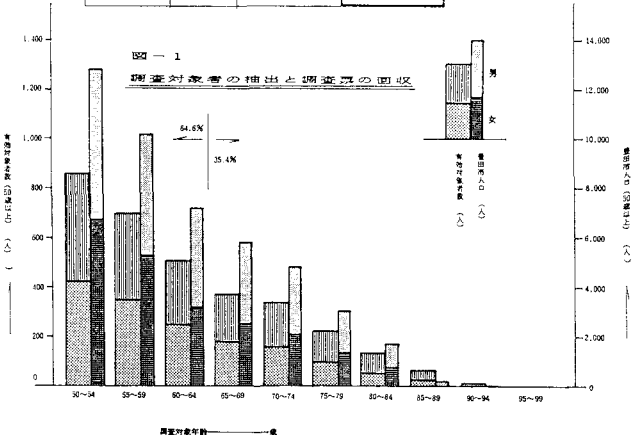
3. 交通手段の選択

本調査によれば、免許保有者を64歳以上と以下に分け、免許保有者と運転者との比率を求めると、前者は87.1%、後者は76.8%と加齢による影響が小さいことがわかった。また、運転を

断念する年齢は、調査対象者が69歳以下の場合断念の最頻値が70~74歳であり、より高齢になると調査時年齢より5歳多い年齢まで運転を希望している。

調査対象者が今後さらに加齢して体が不自由になったとき、どのような交通手段を選択するか(表-1)を見ると、高齢者にも利用できるような構造をもつバス路線の構築希望が最も多く、ついで高齢者用マイクロバスと続いている。また、自家用車、高齢者用マイクロバス希望は、高齢者にな

母集団 (人)	ゾーン内人口	配付対象者数 (人)	有効対象者数 (人)
46,405	22,459	7,394	3,186
比率 (%)		15.1%	93.9%



るほどその比率の増加傾向が見られる。

4. 高齢者の交通問題に対する世帯主としての意識

高齢者が外出するときの問題点(表-2)で、もつとも高率の回答は自家用車が最も便利であるが27.7%、適当な公共交通機関がある20.9%、ついで“問題はない”が19.5%とつづき相反するような回答がえられているが、これは調査対象者の居住区域に関する公共交通機関整備の有無が強くでてきているものと思われる。

外出時の事故の心配15.4%、外出時に利用できる適当な公共交通機関がない7.8%等の問題点もあげられている。

交通安全については、外出する高齢者に対し危険を感じているかどうかとの設問にたいし66.1%の人達が危険と答えている。このような現況下において、交通事故、交通安全について日頃家庭内で対話があるかとの設問にたいし“ない”“ほとんどない”の合計がそれぞれ11.4、13.2%と少なく、家庭内での交通安全意識の低さがあらためて明らかとなった。また、交通安全講話を受けたことがあるかの設問に、受けたことが“ない”“ほとんどない”の合計が40.4%の高率を示し家庭外でも交通安全の情報が不足していることが明かとなった。これに対して、高齢者が外出先で交通ルールを守っているかとの問にたいし87.0%の人達が守っていると答えている(表-3)。

世帯内に体が不自由で移動困難な人が出たときの外出手段についての設問(表-4)では、自分達で面倒をみて公共交通機関に依存することは従にすとの考えが24.0%と最もたかい。また、公共交通機関は、まったくあてにせずすべて自分達で面倒をみると答えたのが14.0%見られたが、なんらかの公共交通機関の整備を望むものが62.0%と過半数を超えている。

5. おわりに

高齢化社会が進むにつれて、自動車利用者が増大する反面、自動車を利用できなく高齢者も急増するためこれらの人達を対象とした利用しやすい公共交通機関の整備が望まれる。

高齢者の交通安全は、運転者の機能低下が考えられるので運転機能再確認のための教育システムと交通弱者となる高齢者にキメの細かい安全教育のできる機関が必用であろう。

表-1 からだが不自由になったときの交通手段選択

歳	1	2	3	4	5	回収数
50-54	404	176	174	35	46	855
55-59	335	129	132	43	41	697
60-64	240	104	101	22	26	504
65-69	148	59	89	27	19	366
70-74	142	61	75	19	24	333
75-79	94	42	49	12	18	219
80-84	47	32	30	10	9	136
85-89	22	13	18	3	3	63
90-94	3	2	-	2	1	8
95-	-	1	-	-	-	5
合 計	1,435	629	668	173	187	3,186

凡例 1. バス路線、2. 自家用車、3. 高齢者用マイクロバス
4. 高齢者用ライトバン、5. 車いす用ライトバン

表-2 外出時の問題点(世帯主の意見)

設 問	年 齢 階 級	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-	合 計
1. なにも問題はない	54	127	134	114	81	73	39	14			582 19.5
2. 外出するために利用できる適当な公共交通機関がある	54	136	138	115	84	78	52	11	7		521 20.9
3. 外出するために利用できる適当な公共交通機関がない	54	44	64	45	28	28	15	4	2	1	231 7.8
4. 外出するためには自家用車をもつとも便利である	54	190	212	159	119	77	39	18	9	1	824 27.7
5. 利用できる自家用車がなくて不便である	54	23	22	18	19	14	7	3	1		107 3.6
6. 身体が重く自分一人で外出できないので不自由である	54	22	13	13	14	14	13	6	1		96 3.2
7. 外出すると交通事故の心配である	54	95	94	65	84	58	34	18	9	2	460 15.4
8. ものあはれが悪く外出の心配である	54	14	8	5	7	8	6	4	4		57 1.9
合 計	54	652 16.4	685 22.0	535 18.0	436 14.5	350 11.8	205 6.9	78 2.6	33 1.1	4 0.1	100.0

表-3 交通安全の問題点(世帯主の意見)

設 問	な い	ほとん ど な い	ときどき あ る	あ る	わから ない	合 計
1. 家庭内で交通安全についての対話がありますか	10.0	6.7	8.0	5.75	2	1,554
2. 家庭内で交通安全について対話がありますか	7.1	4.3	51.5	37.0	0.1	100%
3. 交通安全講話をうけられたことがありますか	9.5	10.8	7.34	5.98	5	1,540
4. 交通安全講話をうけられたことがありますか	6.2	7.0	47.7	38.8	0.3	100%
5. 交通安全について街頭で注意・指導等を受けたことがありますか	42.4	19.8	19.7	7.10	13	1,542
6. 交通安全について街頭で注意・指導等を受けたことがありますか	27.5	12.8	12.8	46.0	0.8	100%
7. 交通安全について街頭で注意・指導等を受けたことがありますか	1,106	264	46	103	21	1,540
8. 交通安全について街頭で注意・指導等を受けたことがありますか	71.8	17.1	3.0	6.4	1.4	100%
9. 外出のたびに危険を感じます	19.9	30.3	73.2	28.3	17	1,534
10. 交通安全ルールを守っている	13.0	19.8	47.7	18.4	1.1	100%
11. 交通安全ルールを守っている	4.8	1.0	7.2	1,320	67	1,517
12. 交通安全ルールを守っている	3.2	0.7	4.7	87.0	4.4	100%

表-4 身体不自由になった時の問題点(世帯主の意見)

設 問	年 齢 階 級	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-	合 計
1. 不自由な方でも利用(必要に応じ車内を呼び出す)できる、公共の路線バスを主体とした交通機関を整備すべきである。	94	87	54	43	32	17	7	3	1		338 21.1
2. 不自由な方でも利用(必要に応じ車内を呼び出す)である、公共のライトバスを主体とした交通機関を整備すべきである。	77	65	47	41	36	25	4	2	1		298 18.6
3. 不自由な方でも利用(必要に応じ車内を呼び出す)である、公共のライトバスを主体とした交通機関を整備すべきである。	52	39	44	19	29	13	5	4			205 12.8
4. 救急車のシステムをもっと強化すべきである。	44	39	13	25	13	10	7	1			152 9.5
5. 身内の不自由者に対しては、自分達で面倒をみて公共の交通機関は従に考えない。	95	82	72	58	39	22	13	4			385 24.0
6. 公共交通機関は従にせず、自分達で面倒をみるべきである。	62	45	34	34	29	16	4	1			225 14.0
合 計	424	357	264	220	178	103	40	15	2		1,603
	26.5	22.3	16.5	13.7	11.1	6.4	2.5	0.9	0.1		100%