

IV-177

個別交通サービスによる高齢者の交通需要顕在化に関する研究

北海道大学 学生員 山本 寛 英
 北海道自動車短期大学 正 員 千葉 博 正
 北海道大学 正 員 五十嵐 日出夫

1. はじめに

高齢者交通に関する研究は従来種々なされており、高齢者の外出率は若年者に比べて低いことのほか、高齢者の外出目的や利用交通手段についてある程度の知見が得られている。

しかしながらこれらの研究は、高齢者が外出したとしたらどのような交通行動をするかということに主眼をおいたものであり、高齢者の外出率が低いことについてなぜなのかを踏み込んで議論した研究はない。

非外出者の中には、外出しようとしていない人と、外出しようとしているにもかかわらず、交通環境等の阻害要因により、外出が妨げられている人がある。交通計画上、前者については問題ないが、後者については大いに問題となる。これらを区別する手掛かりは非外出者を分析しなければ得られない。高齢者が自由に外出できる環境を作るには、現在の交通環境を克服して外出している人を分析するよりも、非外出者の特性を分析することの方がより有用と思われる。

そこで、本研究では実行動データの分析によって高齢者の外出・非外出を規定するものは何かを探り、さらに意識調査を行って、個別交通整備によってどの程度高齢者の外出が顕在化し得るかを予測した。

2. 研究の方法

表-1 データの概要

	男性	女性	合計	外出率
全年齢 (5歳以上)	33303	36436	69739	83.6
高齢者 (60歳以上)	3429	4245	7674	52.5

単位：人 単位：%

実行動データとして用いたのは、昭和58年に行われた道央都市圏パーソントリップ調査のデータである。そのうち札幌市内在住の、60才以上の高齢者を対象に、非外出者に着目して、属性による外出率の比較から非外出者の特性を分析した。また、外出し

ようとしていない場合と、外出する必要があるのにそれが阻害されている場合を区別する手掛かりとするため、分析を行う属性を、個人・世帯属性と交通環境条件に分けて考えた。扱ったデータの概要は表-1のとおりである。

表-2 アンケート回答者の概要

	60歳代	70歳代	80歳代	合計
男性	0	2	3	5
女性	5	20	9	34
合計	5	22	12	39

単位：人

意識調査の方法は面接聞き取り調査であり、対象は、札幌市内の軽費老人ホーム「琴寿園」に居住する60歳以上の高齢者である。「琴寿園」は、地下鉄琴似駅及び琴似バスターミナルより徒歩5分と至近であり、また、札幌市では70歳以上の高齢者には地下鉄・バスの無料バスを発行しているのも、マストラに関しては恵まれた環境といえる。ここでの高齢者の交通需要潜在化、及びその個別交通整備による顕在化の見込みについての質問を行った。アンケート回答者の概要は表-2のとおりである。

3. 実行動データの分析結果

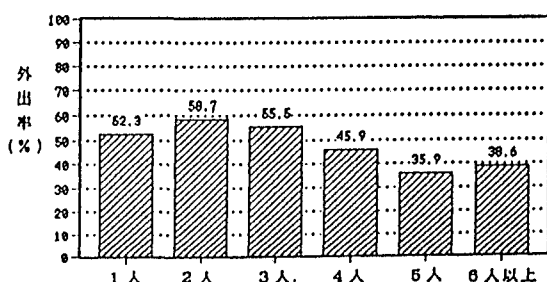


図-1 世帯の構成人員別外出率

①個人・世帯属性と外出率の関係

個人・世帯属性として性別・職業の有無・世帯の構成人員・世帯の世代構成を取り上げた。

性別では、概ね男性に比べて女性の方が外出率が低い。また、男女とも無職者は有職者に比べて極端に外出率が低く、主婦はその中間である。

さらに、世帯人員と外出率の関係は図-1のとおりである。老夫婦だけよりも親子2世代、3世代のように世帯人員の多い方が外出率が低い傾向がある。これは家庭内でのコミュニケーションが外出欲求に影響していること、世帯人員が多いと高齢者の家庭内での役割分担が軽減されることを示しているものと思われる。

②交通環境条件と外出率

交通環境条件は、マストラに関するものとして、「最寄り駅バス停までの時間」・「最寄りの大量公共交通機関の種類（国鉄(当時)・地下鉄・路面電車・バス）」、個人の交通環境を表わす指標として、「自由に使える車（自由車）の有無」を取り上げた。マストラの利用環境を表わす「最寄り駅・バス停までの時間」と外出率との間には明確な相関がなく、「最寄りの交通機関の種類」によっても外出率は55～58%と大差ない。

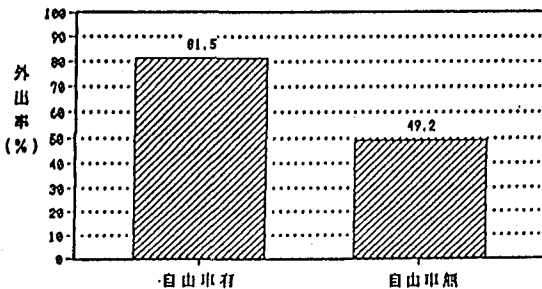


図-2 自由車の保有非保有別外出率

これに対して自由車の有無と外出率との関係は非常に顕著である。図-2に示されるように自由車を保有している人の外出率は極端に高いのに対し、自由車を持たない人のうちで外出した人は半分にも満たない。これは高齢者の身体的機能低下等により、若年者より一層ドア・トゥ・ドアの利便性が評価されたものと考えることができ、潜在化した交通需要を顕在化するのに、個別交通が有効であることを示している。

4. 意識調査に基づく個別交通による交通需要顕在化予測

意識調査の結果は表-3のとおりである。交通に起因する外出断念行動の有無に関しては、38.5%が

あると答えている。その理由としては、イグレスが不便であることが46.7%で最も多い。さらに、個別交通が自由に利用可能な場合の外出増加については、61.5%が増えると答えた。

これに基づき、ドア・トゥ・ドアの交通サービスを整備したときに顕在化できる、高齢者1人当りの交通需要を概算したのが表-4である。これは表-3の外出増加頻度を基に、重み付け平均をとって算出したものである。

表-3 高齢者交通の潜在需要と顕在化見込み

交通に起因する外出断念の経験がある		38.5
その理由	イグレスが不便	46.7
	交通費がかかる	26.7
	その他	26.7
個別交通が自由に利用可能な場合に外出が増加する		61.5
その頻度	週2回以上（または“しばしば”利用する）	20.8
	月1回以上（または“時々”利用する）	33.3
	年1回以上（または“たまに”利用する）	45.8
その目的（複数回答）	子供・親戚・知人に会う	54.2
	買物・趣味・娯楽	37.5
	その他	33.3

単位：%

表-4 交通需要顕在化予測

	実績値	増加分予測値	増加割合
1人1月当たり外出回数	19.5回	1.25回	6.5%

5. おわりに

本研究では高齢者の外出行動がどのような要因によって規定されているかを探り、潜在化している高齢者の交通を、どのようにすればどの程度顕在化できるかを予測した。しかしながら未だ、高齢者の外出を規定する個人・世帯属性及び交通環境条件が明確となったわけではない。また、高齢者交通の顕在化予測についても、ドア・トゥ・ドアサービス以外の交通整備によるものも含め、より綿密な調査が必要である。今後の高齢者交通対策としては、高齢者が自由に社会参加できる交通体系を構築することという一点につける。これにおいて留意すべき点は交通上・経済上の制約条件により高齢者の移動の自由が奪われてはならないということである。具体的な対策としては、本研究に見られるようにドア・トゥ・ドアサービスが不可欠であり、STサービスの拡充を積極的に考えてゆく必要があろう。