

IV-183 高齢者の自転車利用について

八戸高専 正 員 今野 恵喜

1. はじめに 高齢者の社会参加を支える交通環境の創出の上から、これまで自家用車、バス、鉄道、徒歩についての研究がなされているが、手軽な乗り物として利用度が高く、反面、事故死の割合の高い自転車利用についての研究は少ない。

そこで、本研究では、高齢者の自転車利用の実態と意識に関する調査から、その問題点や改善策を明らかにすることを目的とする。

2. 調査 八戸市の老人クラブ(市内約200)の会員(60歳以上)の中から、自転車を利用して¹⁾いる307人に交通アンケート調査を実施した(平成元年10~11月、理事による配布・回収)。調査項目は、個人属性、身体能力、自転車交通実態、交通意識等である。

3. 調査結果・考察 回答者の87.6%が男性、12.4%が女性となっており、男性では、70~74歳が35.7%で一番多く、女性では、60~64歳が57.9%で一番多い。職業別にみると、無職が一番多く55.7%、次いで農業21.8%、自営業10.1%等の順である。

次に、年齢別身体能力について図-1に示す。年齢が高くなるほど身体能力の低下がみられ、なかでも昇降、聴力の低下が早くなっている。八戸市60歳以上を対象とした過去の研究において、視力、聴力の低下が早くみられており、これは、自転車利用者にこのような傾向があるということである。いずれにしろ、身体機能の低下を感じながらの自転車利用者がいることを示している。また、歩けない人が自転車を利用しているが、これは歩行の補助器具として利用しているということである。尚、80歳以上からデータの傾向に変化がみられるが、これはサンプル数が少ないことも影響していると思われる。

また、自転車の利用目的と頻度について表-1に示す。外出(多い方から3つ)は、頻度で聞いているため、1日当りに換算した結果も示している。外出目的の割合は、日常的買物23.6%次いで、スポーツ等16.5%、田畑の仕事²⁾13.5%などとなっており、過去の研究における自転車の利用目的とほぼ同様で、高齢者特有の行動となっている。

それから、自転車の乗用がしにくいかどうかの意識を分析(数量化理論第Ⅱ類)した結果を表-2に、そしてアイテム別平均評価(各アイテムのカテゴリ-A、B、Cにそれぞれ1、2、3点をつけ、平均点をだしたもの)を図-2に示す。総合して、不満は少ないものの、「見通しが悪い路地やカーブでは、危険を感じる」、「坂道等肉体的に負担がかかる」、「気象条件

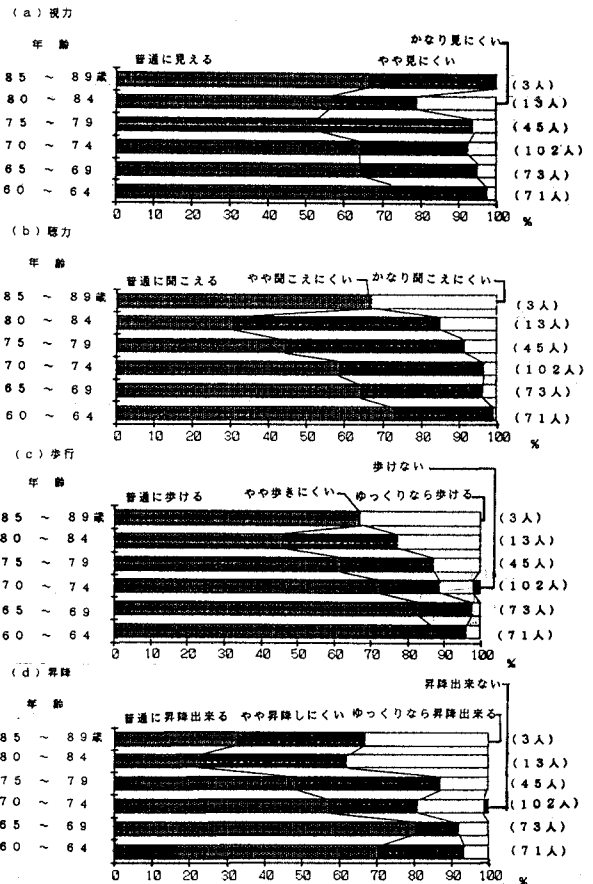


図-1 身体能力

の影響を受ける」とする人が多い。他の研究によれば、「自動車の交通量の多さ」や「道幅の狭さ」を危険要因とする結果がみられるが、それらを上回っている。逆に、「自転車は二輪なので不安定」、「車の排気ガス等の影響を受ける」とする人は少ない。ただし、自転車乗用中の観察調査の結果によれば、「ふらつき」などの問題行動が指摘されている。

また、総合して、自転車は乗用しにくいかどうかに影響を及ぼすのは、「交通規制などのわかりにくさ」、「自転車の不安定さ」、「走行のスムーズさ」などであり、高齢及び身体機能の低下からのあらわれと思われる。また、自転車乗用中の観察調査からは、スムーズな走行を確保するためと思われる「信号無視」など自己中心的な行動としてもあらわれている。それから、影響度の小さいものは「路上の障害物の有無」、「気象条件の影響」、「歩行者の存在」である。

さらに、最大のレンジを1.00として基準化した値を重要度、各アイテムで「そのとおり」、「そういうこともある」とする人の割合を不満度として表したのが図-3である。不満度はそれほど高くないものの、「交通規制のわかりにくさ」、「走行のスムーズさ」等についての対策が必要と考えられる。

4. おわりに 高齢者の自転車の乗用をしやすいするため、交通規制をわかりやすく、スムーズな走行を確保する施設づくり、そして周りのドライバー等の充分な配慮が必要と思われる。最後に、調査に協力くださった老人クラブの皆様へ感謝いたします。尚、本研究は、八戸市の奨励金を受けて行ったものであり、記して謝意を表する。

（参考文献）

- 1) 自転車通学協会（1988）：自転車利用の安全対策に関する調査研究報告書 PP60-105
- 2) 寺野（1989）：高齢者の交通に関する基礎的研究。日本都市計画学会学術研究論文集 PP277-282
- 3) 神山（1990）：自転車の乗用特性について、八戸高等土木工学科卒論論文 PP16-20

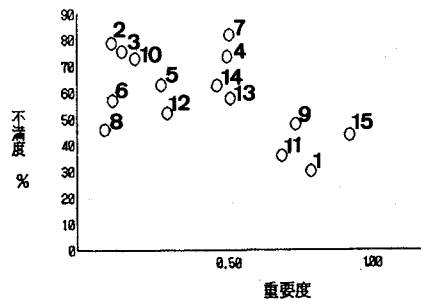


図-3 不満度と重要度

表-1 自転車の利用目的と頻度

	毎日	週2-3回	週1回	月2-3回	月1回	人/日(周成比:1)
通勤	4	0	1	0	0	(1.1)
日常の買物	65	23	47	7	2	(86 (23.6))
非日常の買物	4	5	8	9	5	(8 (2.2))
病院等	15	8	19	19	5	(25 (8.9))
公園	3	0	2	5	3	(4 (1.1))
銀行等	10	5	11	16	12	(16 (4.4))
娯楽等	5	1	3	4	7	(7 (1.9))
友人等の家	17	15	24	11	5	(29 (8.0))
スポーツ等	44	10	38	17	7	(60 (16.5))
信仰	0	0	1	1	1	(0)
散歩・公園	32	9	19	12	7	(41 (11.3))
喫茶店	2	0	0	1	0	(2 (0.5))
公園等	7	2	16	1	0	(13 (3.6))
娯楽等	2	0	0	3	7	(2 (0.5))
娯楽等	1	2	1	0	1	(2 (0.5))
田舎の仕事	40	8	21	8	4	(49 (13.5))
商売の仕事	2	0	6	0	0	(4 (1.1))
その他	6	2	14	4	7	(12 (3.3))

表-2 自転車の乗用についての意識

アイテム	カテゴリ	頻度	カテゴリ別数量	レンジ (範囲内係数)
自転車は二輪なので不安定で利用しにくい	A	24	-0.588	0.794 (0.253)
	B	69	-0.435	
	C	214	0.206	
気象条件の影響を受けるので利用しにくい	A	89	-0.056	0.112 (0.046)
	B	154	0.056	
	C	64	-0.056	
自動車の運転が煩雑で危険を感じる	A	95	-0.082	0.149 (0.044)
	B	138	-0.005	
	C	74	0.087	
道路が狭いので危険を感じる	A	93	-0.239	0.506 (0.138)
	B	133	0.004	
	C	81	0.268	
路面に凹凸があり危険を感じる	A	62	-0.183	0.295 (0.093)
	B	133	0.113	
	C	112	-0.033	
路上に障害物があり危険を感じる	A	43	-0.081	0.122 (0.041)
	B	134	-0.039	
	C	130	0.060	
見通しが悪い道路やカーブでは危険を感じる	A	128	0.300	0.521 (0.191)
	B	125	-0.220	
	C	54	-0.202	
歩行者は自転車走行の邪魔で危険を感じる	A	37	0.050	0.092 (0.028)
	B	107	-0.042	
	C	163	0.016	
信号待ちや道路狭さで利用しにくい	A	35	-0.517	0.740 (0.200)
	B	114	-0.150	
	C	158	0.223	
坂道等傾斜的に負担がかかるので利用しにくい	A	108	-0.124	0.197 (0.073)
	B	118	0.073	
	C	81	0.059	
車の排気ガス等の影響を受けるので利用しにくい	A	28	-0.521	0.697 (0.190)
	B	84	-0.236	
	C	195	0.176	
ゆっくり自転車を走しめる道がないので利用しにくい	A	96	-0.013	0.307 (0.099)
	B	68	0.214	
	C	143	-0.093	
夜、前灯等の照明が暗いので利用しにくい	A	68	-0.389	0.519 (0.159)
	B	111	0.089	
	C	128	0.130	
自転車道が少ないので利用しにくい	A	118	-0.241	0.477 (0.155)
	B	76	0.025	
	C	113	0.235	
交通規制などが分かりにくいので利用しにくい	A	49	-0.670	0.916 (0.247)
	B	88	-0.103	
	C	170	0.246	
全体的に見て自転車は利用しにくい	A	27	-1.445	(外的基準)
	B	74	-0.711	
	C	206	0.445	

相対比 0.44

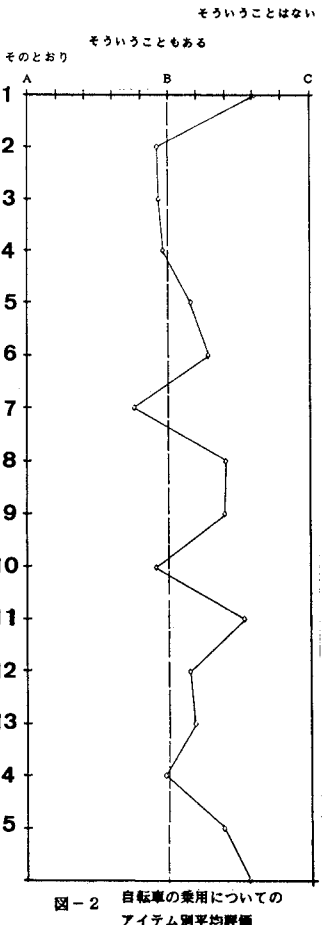


図-2 自転車の乗用についてのアイテム別平均評価