

IV-136

高齢者交通における送迎の役割について

秋田大学 ○学生員 斎藤 靖 秋田市整備 正 員 伊藤千代治
秋田大学 正 員 清水浩志郎 秋田大学 正 員 木村 一裕

1. はじめに

高齢者のモビリティを確保する手段の一つに送迎交通がある。送迎交通は、おもに家庭内によって行なわれているが、送迎者の有無・送迎者の都合といったことに左右されるうえ、送迎者の自由を制約するという問題がある。さらに、今後の後期高齢者の増加、高齢者単独世帯の増加による送迎交通の変化に伴う問題が考えられる。

本研究では、高齢者のモビリティにおいて、送迎が果たす役割について把握することを目的とする。

2. 高齢者世帯について

秋田都市圏の調査では、送迎が60歳以上の交通の約20%を占めている。このことをふまえ、本研究では平成5年11月、秋田市とその周辺地域の老人クラブの60歳以上の方々を対象にアンケート調査をおこなった。配布票数は275票で有効回答数は235票(回収率85%)である。

表-1には、高齢者を「単独世帯」「夫婦世帯」「同居世帯」別にみた特徴を示している。各世帯とも、平均年齢がほぼ同じで、年齢的な違いは見られない。夫婦世帯高齢者は、交通困難を有する人の割合が低く、し

かも自動車の運転が可能な人が多いことから、比較的モビリティが高いといえる。

表-1 調査対象者について

割合	単独世帯	夫婦世帯	同居世帯
平均年齢	71.8歳	70.4歳	72.2歳
小走りの有困難者	33.3%	32.4%	43.6%
階段昇降の有困難者	53.3%	33.3%	47.4%
バス利用有困難者	27.8%	21.1%	30.4%
自転車運転可能者	58.5%	55.3%	57.2%
自動車運転可能者	17.6%	29.3%	11.1%

3. 高齢者の送迎の有無

自動車の運転が可能な高齢者の送迎交通は非常に少ないため、以下では自動車の利用ができない高齢者の分析を行なった。世帯形態別の送迎の有無を図-1に示す。単独世帯で、送迎を利用している人は少ないことが分かる。

また、バス利用困難の有無からみると図-2のようになり、困難がない人にも送迎が比較的利用され

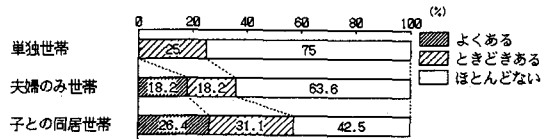


図-1 世帯形態と送迎の有無

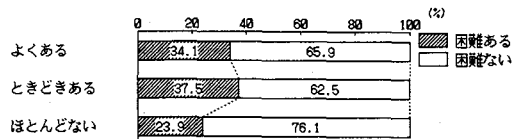


図-2 バス利用困難と送迎の有無

ていることが分かる。

送迎のない理由としては「一人で外出するため」が68%と最も多く、ついで「送迎者がいないため」が7%であり、「自動車がいない」という人はいなかった。したがって、高齢者全体でみると44%は送迎に依存しており、38%は送迎を必要としない人である。そして、送迎のニーズはあるが、送迎者がいないため、送迎が発生しない人は全体の4%であり、これは、単独世帯、夫婦世帯にみられた。

4. 高齢者の送迎実態

図-3に送迎がある人を送迎グループ、ない人を非送迎グループとした場合の、外出に対する送迎の占有率を示した。送迎グループでは、外出の半数以上を送迎に依存していることが分かる。しかも、買物では1ヶ月の平均外出回数が非送迎グループより多くなっている。

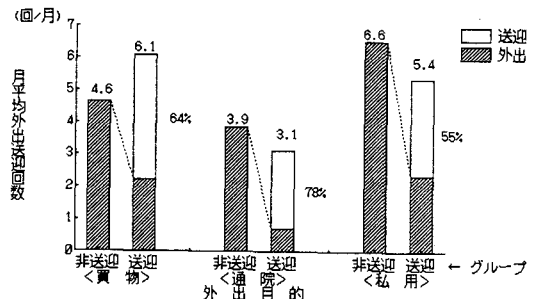


図-3 外出目的別にみた送迎の占有率

なお、送迎者の属性は、夫婦世帯において、夫

たは妻による送迎が通院で60%、買物で70%を占めた。一方、同居世帯において、子供による送迎が各目的で70%程度を占め、配偶者より子供に依存していることが分かる。また、単独世帯では知人、別居している子供による送迎が、高い値を占めた。

図-4には高齢者の外出回数について示している。夫婦世帯は、比較的外出回数が多く、同居世帯と単独世帯の外出回数は目的共に同じ傾向を示した。

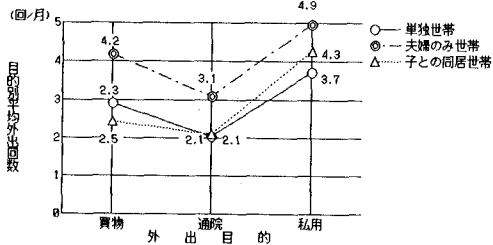


図-4 外出回数

図-5には送迎率(外出回数に対する送迎回数の割合)について示している。同居世帯では、各目的で送迎率が高いのに対し、夫婦世帯では、通院目的で低いことが分かる。これは、送迎者が配偶者と限られているため、通院では時間調整が困難であるからと考えられる。単独世帯では、全体的に送迎率は低い、その中で生存に関わる通院目的の送迎率が高くなっている。単独世帯の送迎者が、別居している子供や知人であるため、重要度の低い交通目的では頼みづらく、必要最低限の送迎以外は、潜在化してしまうと考えられる。

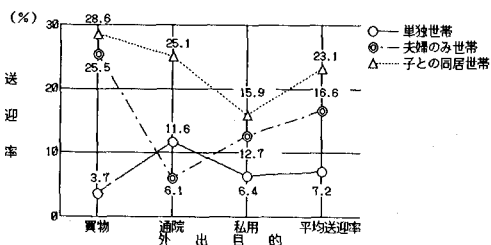


図-5 送迎率

送迎時刻の調整について、別の分析結果では、単独世帯が、自分の都合で送迎してもらう場合は44%であった。そして、夫婦世帯では83%、同居世帯では65%となった。したがって、送迎交通の多くは、自分の都合に合わせて送迎してもらっているといえる。このことは、送迎者の自由を制約している一面もあるといえる。

送迎で外出した場合の帰宅方法について、図-6に示している。全体的にみると52%となり、半数以

上が別の交通手段を確保しなければならず、その意味で送迎交通はそれ自体として完結した交通にはなっていない。他の交通手段としては、バスと交通費の高いタクシーが同程度であった。

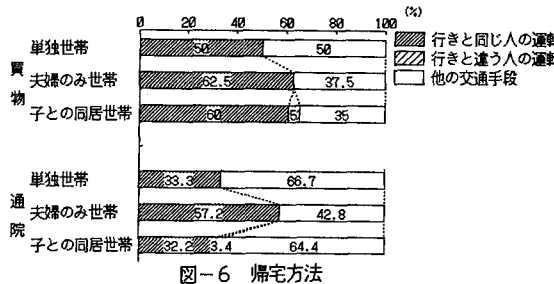


図-6 帰宅方法

図-7には送迎回数に対する満足度を世帯別に示している。図-5の送迎率と較べると、必ずしも満足度と比例してはいない。そして、単独世帯や同居世帯では不満の人の比率も高いことから、潜在的な交通需要も多いと思われる。

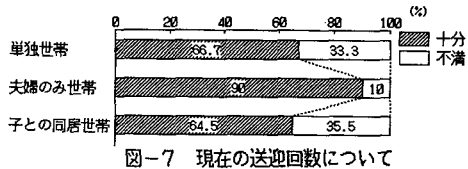


図-7 現在の送迎回数について

以上の分析結果より、世帯別の送迎パターンをみると、夫婦世帯は比較的送迎率も高く、行きも帰りも送迎を利用することが多い。同居世帯は送迎率は高く、行きに送迎を利用するが、帰りは他の交通手段を利用しなくてはならない。そして、単独世帯では送迎率も低く、帰りに他の交通手段を利用しなくてはならない不完全な送迎をしていることがわかる。

5. おわりに

本研究の分析結果より、送迎を必要としているが利用できない環境にいる高齢者はわずかであって、半数の人は送迎を利用しており、送迎が高齢者のモビリティ確保の上で重要な交通手段であることも理解できた。そして、送迎交通には世帯形態の違い、特に送迎者が影響を及ぼしていることが分かった。

今後の高齢化の進展により、高齢者単独世帯の増加が予測されるが、単独世帯は送迎が少なく、通院利用に限られ、しかも帰宅の手段は異なるなど問題点も少なくないことが分かった。また潜在化したニーズがあることから、送迎交通を含む、多様な交通手段の可能性について検討する必要があると考える。