

IV - 161

地方都市における高齢者のモビリティと 移動アクティビティの実態調査

東京大学大学院 学生員 渡辺良一 東京大学 正会員 家田 仁
 日本大学 正会員 越 正毅 東京大学 正会員 加藤浩徳

1. はじめに

高齢化社会の到来に伴う高齢者交通需要の増加・多様化に対し、高齢者のモビリティ向上のための交通環境整備が急務となっている。そこで本研究では、公共交通の1つであるバスサービスの衰退が著しいためにモビリティ制約を受けやすいとも考えられる地方小都市において、高齢者をとりまく交通環境と外出活動の実態を把握し、それらの関係を明らかにする。

2. 高齢者外出活動実態調査

高齢者の交通環境と外出活動の実態把握を目的として、平成7年1月にアンケート調査を実施した。対象都市は人口5～8万人の小規模で、かつ路線数や運行頻度等バスサービスの水準が異なる館林市、真岡市、石岡市の3都市で、対象者は各都市在住の60歳以上の男女とした。調査方法は、各都市ごとに中心市街地と郊外地域の両地域からバスの運行頻度にバラエティーが得られるように地区を28箇所抽出し、その地区に対し郵送によりアンケート用紙を配布した。送付対象として個人宛と老人クラブ宛の2種類の方法で実施した。その結果、総配布数1407票に対し有効回答数688票、有効回答率49%であった。

調査内容と外出目的について表1と表2に示す。

表1 調査内容

項目	内容
個人属性	年齢・性別・世帯人数 居住地・職業
交通環境	自転車利用の有無 オートバイ免許の有無 自動車免許の有無
外出活動 (外出目的 ごとに)	外出頻度 行き先のバラエティー 目的地 利用交通手段 所要時間

表2 外出目的

外出目的
1. 日常的な買い物
2. 非日常的な買い物
3. 都市型レジャー
4. 親戚・友人宅訪問
5. 習い事
6. 事務的な用事
7. 地域活動
8. 通院
9. ゲートボール
10. 送迎
11. 日帰り旅行
12. 宿泊旅行
13. 通勤
14. 業務活動

3. 調査結果の一例

ここでは調査結果の一例として都市型レ

ジャー(カラオケ・食事等の外出)について70～74歳男性の自動車免許保有者と非保有者の比較結果を示す。

まず利用交通手段について図1と図2に示す。免許保有者はマイカーを利用する割合が非常に高くなっている一方で、非保有者は自転車やオートバイあるいは送迎で移動手段を確保している。また、共に公共交通手段を利用する人の割合は低いものとなっている。

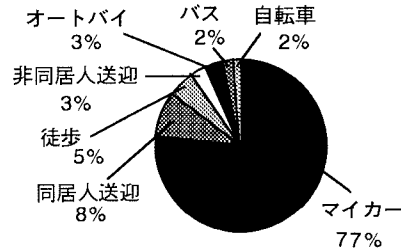


図1 免許保有者の利用交通手段

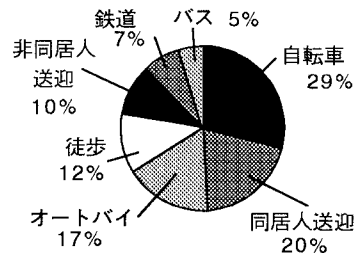


図2 免許非保有者の利用交通手段

次に外出頻度について図3に示す。非保有者に比べ保有者の外出頻度が高くなっており、マイカーの利用が外出頻度すなわち移動アクティビティレベルに影響を与えていることを示していると思われる。

次に行き先のバラエティーについて図4に示す。保有者は非保有者に比べて「いつも決まったところ」に出かけるという目的地の固定的な層の割合が低く、反対に「その時によって違う」といった弾力的な層の割合が高い。これは免許保有者がマイカーを利用することで自動車の随時性、随意性を享受している一方で、非保

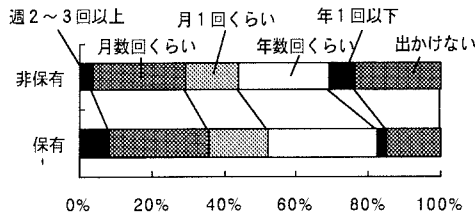


図3 免許保有者・非保有者別外出頻度

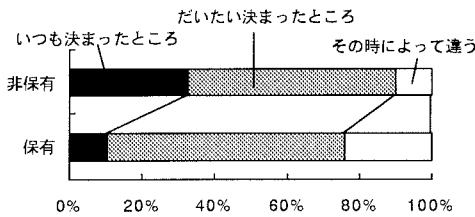


図4 免許保有者・非保有者別
行き先のバラエティー

有者はバスや自転車、オートバイ等では行き先と移動距離に制約を受け、また送迎では相手の都合に影響されるという状況が原因であるとも考えられる。

図5は目的地について示した図である。免許保有者の目的地は非保有者に比べて「自宅近く」の割合が低く、「市内郊外部」の割合が高くなっており、これはマイカー利用によって外出が遠距離化することを示していると考えられる。しかし、より遠距離移動を伴う「市外」の割合は保有者の方が低くなっている。高齢者にとって長距離を運転することが体力的な理由等から困難となっていることが原因であると考えられる。

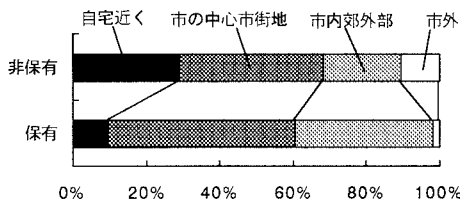


図5 免許保有者・非保有者別目的地

4. 数量化Ⅱ類による移動アクティビティーの要因分析

各外出目的ごとに外出頻度に影響を及ぼす要因を数量化Ⅱ類によって分析した。まず外出頻度に基づき外的基準として「活動的」「非活動的」の2つを設定した。説明要因には年齢、性別、居住地(中心市街地または郊外)、世帯人数、自動車免許保有の有無、居住地近くを走る

バスの運行頻度の5つを用いた。

分析結果の一部を表3に示す。

まず、ほとんどの活動において高齢になるほど外出頻度が低下する傾向にあることが分かる。また「通院」は例外であるが自動車免許の保有も外出頻度を高める効果を持っている。

世帯人数については2つの活動で説明力を有している。「日常的な買い物」では同居人の少ない高齢者が自ら出かけなくてはならない状況が、また「習い事」においては家族との団らの得られない高齢者が習い事等のクラブへ参加し、友人との交流を求めているといった状況が考えられる。

また性別とバスの運行頻度はいずれの外出目的にも説明力を有していなかった。

表3 数量化Ⅱ類分析結果

説明要因	年齢		自動車免許		世帯人数		判別率 (%)
	若	老	非保有	保有	少	多	
外出目的	-	+	-	+	-	+	61.6
日常的な買い物	-	+	-	+	-	+	61.3
非日常的な買い物	--	+	-	+	-	+	61.4
都市型レジャー	-	+	-	+	-	+	66.7
親戚・友人宅訪問	--	+	-	+	-	+	72.4
習い事	-	+	-	+	-	+	67.4
通院	-	+	-	+	-	+	66.0
日帰り旅行	--	+	-	+	-	+	68.7
宿泊旅行	--	+	-	+	-	+	68.7

5. まとめ

本研究の分析結果により、高齢者の外出頻度に影響を及ぼす要因として年齢と自動車免許保有の有無が大きな説明力を持つことが明らかになった。特に免許保有者はマイカーを利用することで行き先が多様化し、ある程度の遠距離外出が可能となることも分かった。また従来、公共交通は高齢者の足として重要な交通手段の一つと考えられてきたが、今回の分析ではその影響を明確に見ることはできなかった。多くの高齢者は自動車、オートバイ、自転車といった私人的交通手段あるいは送迎で移動手段を確保している現状が明らかになった。

なお、本研究の実施にあたっては関東運輸局 辻岡自動車第一部長ほか多くの方々のご協力を頂き、ここに厚く感謝する次第である。

参考文献

- 1) 地方都市における交通政策～館林市のケース～
：日本交通政策研究会 1994
- 2) 斎藤,伊藤,清水,木村:
「高齢者交通における送迎の役割について」
：土木学会第49回年次学術講演集