

IV-149 高齢者の潜在交通に影響を及ぼす要因の研究

近畿大学大学院 学生員 ○仲 正男

近畿大学理工学部 正会員 三星昭宏

システム科学研究所 正会員 北川博巳

1. はじめに

近年わが国では高齢化社会を迎えており、2025年には4人に1人が65歳以上の高齢者と推測されている。これは諸外国では見ることのできない超高齢化社会である。このような社会を迎えるにあたり、これまで外出の少ないとされる高齢者の外出制限をなくし、ハイモビリティな社会構築をし社会活性を高めなければならない。今後の高齢者交通を考えるにあたり、高齢者の潜在交通需要を把握し、顕在化させることが課題である。そのためには高齢者の外出増加の要因を把握しなければならない。本研究においては高齢者を取り巻く環境から現在の高齢者交通の現状を把握し潜在交通の顕在化させる要因を研究するものである。

2. 高齢者交通の潜在的要因

高齢者の外出を制限する大きな要因として考えられるものとして、身体的要因・外出環境的要因・移動環境的要因・就労環境等が考えられる（図1）。しかし高齢者の交通増加の要因としては系統立てて考えられておらず、系統立てての研究が必要である。これらの高齢者交通を考えていく上で生活様式の変化も重要な要素と考えられる。その一部が雇用問題や余暇施設問題である。本研究においては高齢者交通を考えるにあたり、高齢者の外出状況とSTS(スペシャル・トランスポート・システム)の需要と影響について考えるものである。

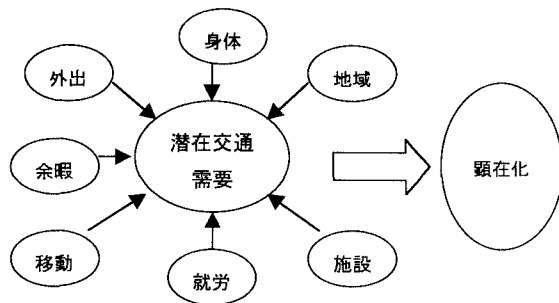


図1 潜在交通に影響を与える要因

3. 高齢者の外出状況

本研究においては東大阪市、および八尾市の老人ホーム・老人クラブでの平成10年に行われたアンケート調査により回答を得たものである。なお回答数は102サンプルである。この調査では高齢者の外出状況と外出環境を把握することを目的としている。なお本研究では初期高齢者を65歳以上75歳未満、後期高齢者を76歳以上と定義した。表1および表2は自宅からバス停、自宅から駅までの所要時間別に見た高齢者の1週間の平均外出状況である。交通困難地区の後期高齢者の外出回数が激減しており後期高齢者の外出はバスに

表1 1週間の平均外出回数（バス停）

バス停までの所要時間	通院・通所・買物	社交・レジャー	通勤・業務	その他
初期高齢者 14分以下 (N=29)	4.21	2.76	0.45	0.66
初期高齢者 15分以上 (N=15)	3.60	1.13	0.00	1.13
後期高齢者 14分以下 (N=30)	4.30	1.83	0.30	0.33
後期高齢者 15分以上 (N=14)	0.98	0.34	0.14	0.02

表2 1週間の平均外出回数（駅）

駅までの所要時間	通院・通所・買物	社交・レジャー	通勤・業務	その他
初期高齢者 14分以下 (N=17)	4.08	3.24	0.65	1.29
初期高齢者 15分以上 (N=27)	4.19	1.44	0.00	0.56
後期高齢者 14分以下 (N=15)	5.13	3.60	0.00	0.20
後期高齢者 15分以上 (N=29)	2.90	1.37	0.50	0.27

依存している割合が高いと考えられる。表3は交通地区別のSTS料金比較である。バス料金を一律200円と設定し、STSの利用時の料金を聞いたものである。評価対称として、快適性・定刻性・雨天時の3軸を設けた。交通困難地区では平均料金が高くなっており現状では公共交通の不満を感じているものと思われる。

表4および図2は潜在的交通需要となっている要因を抽出するための数量化Ⅲ類による分析結果である。表4は分析結果による軸解釈、図2は得られた結果を1-2軸についてプロットしたものである。1軸についてみると(+)側に外出回数0回、バス停15分以上、駅15分以上、逆に(-)側には外出回数が16回以上、バス停まで15分以内、駅15分以内など外出環境が比較的容易だと考えられ公共交通が充実しており、外出頻度軸(現在)と考えられる。2軸について見てみると(+)側に公共交通に不満なし、STSを知らない、(-)側に公共交通に不満あり、STSを知っている、STS導入後増加する、がプロットされており、公共交通の不満よりSTSの導入を望んでいるものと考えられる。図2より男性に比べ女性が潜在的な交通需要を多く持っていると思われ、また身体的負担を負わされる後期高齢者についても潜在的交通需要が高くSTS導入を強く望んでいるものと考えられる。3軸について見てみると(+)側にSTS整備後増える、外出回数11-15回、免許を過去に保有、公共交通に不満あり、(-)側にはSTS公共交通不満なし、免許の保有、16回以上、STS整備後増えないがプロットされており現在の外出に完全には満足しておらず外出に対する意識軸と考えることができる。

表3 バスとSTSによる料金比較

STS料金比較	快適性	定刻性	雨天時
14分以下(バス停) (N=38)	¥355	¥406	¥476
15分以上(バス停) (N=17)	¥471	¥444	¥528
14分以下(駅) (N=17)	¥347	¥412	¥521
15分以上(駅) (N=39)	¥400	¥408	¥472

表4 数量化Ⅲ類による軸解釈

	第1軸	第2軸	第3軸
固有値	0.2431	0.1651	0.1367
相関係数	0.4930	0.4064	0.3697
軸解釈	外出軸	STS軸	外出意識軸

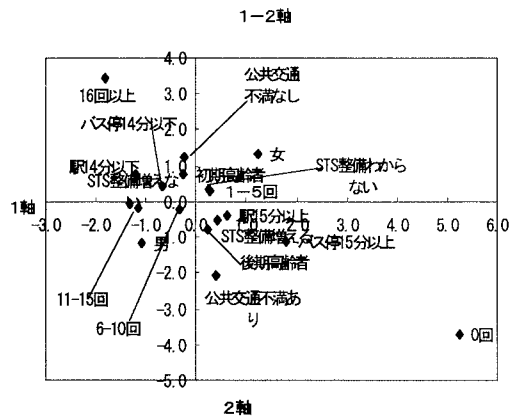


図2 数量化Ⅲ類による交通特性分析(1-2軸)

4. おわりに

本研究では高齢者の潜在的交通需要を顕在化させるための指針として、現在の外出状況と外出に関する意識、およびSTSに関する基礎的な意識を把握することとどまった。高齢者交通を抑制する要因として、加齢とともに外出に対する身体的困難、公共交通の現状の満足度、STS サービス内容と知名度の低さ、などがあげられる。

今回は一般的な高齢者交通の特徴が現れる結果となったが今後は高齢者の家族形態と送迎交通について、また図1に示したような就労意識や余暇意識が高齢者交通にどのように交通活性に影響を与えるのかを考察し、どのような施策が高齢者交通にインパクトを与え、交通活性が高まるのかを系統立てて考察する必要がある。

【参考文献】

1. 三星昭宏・新田保次：交通困難者の概念と交通需要について，土木学会論文集 No518，pp31-42，1995
2. 木村一裕・清水浩士郎・伊藤蒼志広・加藤裕康：高齢者のアクティビティに影響を与える要因について，土木計画学論文集 No.21，pp543-546，1998
3. 大瀬功：STSと潜在交通需要に関する基礎的研究，平成9年度近畿大学大学院修士論文