

高齢者の潜在交通需要の要因把握に関する研究

近畿大学大学院 学生員 岡本 英晃
近畿大学理工学部 正会員 三星 昭宏
(株)西武造園 正会員 仲 正男

1.はじめに

高齢化に伴いわが国では近年、各地で福祉のまちづくりの整備が進み、高齢者・障害者のみならず、すべての人が快適に生活できるような環境の整備が目標とされている。交通環境においても潜在交通需要を把握し、顕在化させることが重要である。しかしながら潜在交通を取り巻く環境は多岐にわたり、潜在化させている要因についての研究はまだ少ないのが現状である。

そこで本研究は高齢者に注目し、高齢者の潜在交通に与える影響について、生活環境面の把握を行うとともに、代表交通手段などの属性が潜在交通に与える影響について把握することが目的である。

2.調査概要

アンケート調査は大阪府河内長野市老人クラブの協力を得、平成 11 年 12 月から平成 12 年 1 月に行った。アンケート回収結果は、547 通配布し、有効回答数 139 通(有効回答率 25.4%)であった。アンケートの質問項目は、属性、外出状況、交通手段に対する満足度などである。その概要を表 - 1 に示す。

表 - 1 調査概要

調査対象者	大阪府河内長野市老人クラブの会員 547 名
調査期間	平成 11 年 12 月～平成 12 年 1 月
調査方法	大阪府河内長野市老人クラブに委託
有効回収数	139 通(有効回答率 25.4%)
アンケート項目	1. 属性(性別・年齢・職業・家族構成など) 2. 一週間の外出時状況(外出回数・満足度) 3. 交通環境について(交通手段・交通の評価)

3.高齢者の潜在交通に与える影響についての分析

本研究は高齢者の潜在交通について把握を行うため、まず現在の外出に対する満足度についての把握を行う。図 - 1 は一週間の外出回数とその満足度を示したものである。満足度については、「満足」、「やや満足」、「やや不満」、「不満」の 4 段階により評価をしてもらった。これによると全体では約 30%の人が現在の外出回数に不満をもっているということがわかる。つぎに外出回数別にみると、外出回数が増加するとともに不満と思っている人が減少している。しかしながら外出回数が多くても不満と感じている人は多く、これらが潜在交通需要として位置づけられると思われる。

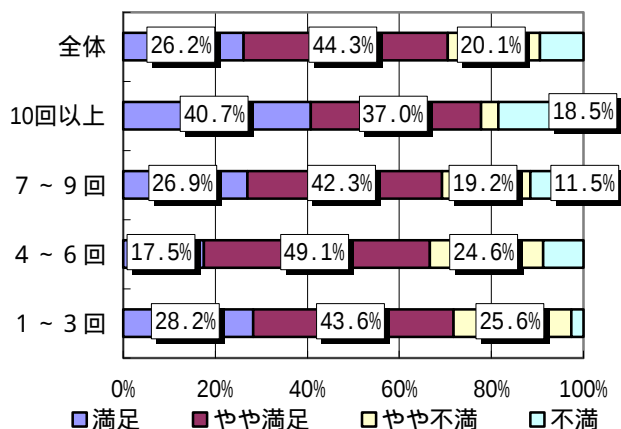


図 - 1 一週間の外出回数とその満足度

次に図 - 2 は外出を制限する要因について示す。これによると 43.5%の人が、「外出できる環境である」と答えている。外出を制限する要因としては交通環境が最も多く、31.5%の人が「交通環境が改善されれば外出する」と答えている。あと、身体的制約により外出を控えている人が 12.1%、経済的余裕がなく外出を控えている人が 10.5%であった。

次に表 - 2 は高齢者の潜在交通について、属性などの要因を明らかにするために数量化理論 Ⅱ類を用いて分析を行った結果である。現在の外出回数に対する満足度を外的基準にし、性別、年齢、職業、家族構成、キーワード：高齢者、潜在交通、数量化 Ⅱ類

免許保有，一週間の外出回数，代表交通手段を説明変数として分析を行った。年齢は65歳未満を非高齢者，65歳以上75歳未満を前期高齢者，75歳以上を後期高齢者とした。

これによると説明力の一番強いのは代表交通手段で，バスやタクシーを使っている人が外出回数に対し不満と思っている。タクシーを利用している人はすべての人が「経済的余裕がなく外出を控えている」人であった。バスを利用している人はバス停までの時間が10分以上かかる人が半数以上おり，「交通環境が改善されれば外出する」と答えた人が約67%おり，バス停を含め交通環境の整備を求めている。次に説明力が強いのは外出回数である。1

～3回の人々が満足しており，回数が多い方が不満と思っている。これは1～3回と答えた人は「身体的制約」や「経済的余裕」により外出を控えている人があわせて約35%おり，「外出ができる環境」，「交通環境」と答えた人はそれぞれ31%となっており，個人的問題により外出を控えている人が多かったためと思われる。逆に4回以上外出している人は「身体的制約」や「経済的余裕」により外出を控えている人があわせて17～21%となっており，何らかの原因で潜在化しているものと思われる。次に説明力が強いのは免許保有で，「免許保有のない」人が外出回数に対し不満と思っている。

4. おわりに

本研究では高齢者の潜在交通について，属性や交通手段，外出制約要因についての把握を行った。しかしながら高齢者の交通を潜在化させている要因はまだ

まだ多岐にわたると考えられ，それらを明らかにするとともに顕在化させる具体的な方策を明らかにさせていく必要がある。また交通環境の違う地域での要因，顕在化させる方策についての把握を行う必要がある。

【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，No.518，-28，pp.17-29，1995.7
- 2) 北川博巳，三星昭宏：高齢者モビリティ潜在化の属性要因と交通需要増加に関する考察，土木計画学研究・論文集，No.15，pp.747-754，1998.9
- 3) 青島縮次郎，高柳大輔，伊東弘行：身体障害者の顕在・潜在交通需要比較とそれを踏まえた交通弱者対応型バスの評価について，土木計画学研究・論文集，No.16，pp.903-909，1999.9

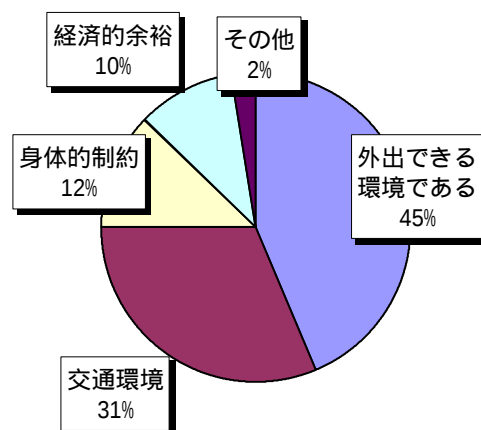


図 - 2 外出制約要因

表 - 2 潜在交通の要因分析結果

要因	カテゴリー	スコア	レンジ (順位)	偏相関係数
性別	男性	-0.07	0.15 (7)	0.03
	女性	0.07		
年齢	非高齢者	0.37	0.81 (5)	0.08
	前期高齢者	0.00		
	後期高齢者	-0.25		
職業	有職	-0.50	0.57 (6)	0.08
	無職	0.07		
家族構成	一人暮らし	0.76	0.90 (4)	0.14
	夫婦	-0.09		
	夫婦と子供	-0.14		
免許保有	保有	0.60	1.18 (3)	0.21
	なし	-0.47		
	過去に保有	0.71		
外出回数	1～3回	1.02	1.47 (2)	0.24
	4～6回	-0.29		
	7～9回	-0.45		
	10回以上	-0.34		
代表交通手段	徒歩	1.73	3.74 (1)	0.38
	自転車	0.47		
	バス	-1.96		
	自動車	0.11		
	タクシー	-2.01		
外的基準 の平均値	電車	0.15	相関比	0.19
	満足	0.29		
	不満足	-0.64		