

高齢者の潜在交通需要とその評価

秋田大学 学生員 ○ 永井 尚
 秋田大学 フェロー 清水浩志郎
 秋田大学 正 員 木村 一裕
 秋田県企画調整部 石塚 範行

1. はじめに

近年、コミュニティバスや、都心巡回型バスの導入など、必ずしも採算性のみを最優先としない交通サービスの提供が試みられている。今後の地域のモビリティ確保のためには、規制緩和などの社会的な背景のもとにおいて、地方公共団体や地方自治体の役割はきわめて重要であるといえる。中でも地域に必要な交通サービスの質と量、ならびにその価値は今後検討すべき重要な課題のひとつである。

以上の観点から、本研究では高齢者の交通需要をとりあげ、何らかの理由で潜在化した交通需要の内容を把握するとともに、潜在化した交通需要の価値について検討するための基礎資料を得ることを目的としている。

2. 調査の概要

本研究では、秋田県が実施した「県民交通ニーズ調査」をもとに分析を行った。表－1に調査の概要を示している。調査項目は、一般的な交通状況のほかに、何らかの理由で外出できなかった状況について、公共交通を確保するために負担できる金額について、また現在利用している乗り物が利用できなくなった場合の生活の充実度等の変化について質問している。表－2は被験者の個人属性をまとめたものである。高齢者の交通手段としては、自動車を運転しない人は全体の52%と約半数に上っている。図－1には、自動車を運転しない人の主な交通手段を示している。この図より、買い物や通院において自動車の同乗が多くなっていることがわかる。

3. 高齢者の潜在交通需要の実態

潜在交通需要は高齢者の場合、自動車を自分で運転できる人と、そうでない人では大きな違いが考えられる。そこで本研究では、自動車を自分で運転できない高齢者について潜在化の状況を分析する。なお潜在交通とは、何らかの理由で「外出をあきらめた」、「時間をずらした」、「日を改めた」といった交通を潜在交通需要とした。

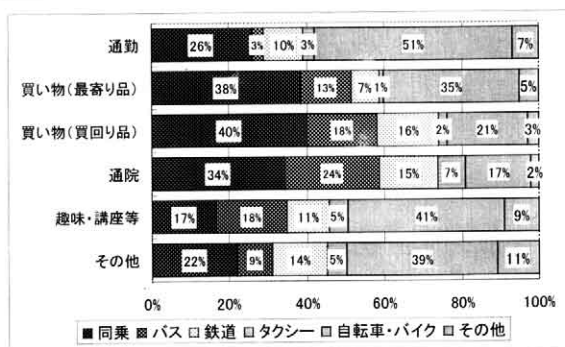
図－2には、主な交通目的別の潜在交通需要の状況を示している。交通目的では、買い物（買回り品、最寄り品）の潜在交通需要が多く、次いで通院の順となった。潜在化率の低い交通については、通勤交通の場合には、交通生成への強制力が強いこと、これとは逆に趣味・娯楽では、交通主体の自主性が高いことが潜在化率の低い原因と考えられる。

表－1 調査概要

調査場所	秋田県
対象者	秋田県全域に在住の65歳以上の高齢者
調査期間	平成11年7月から9月
調査項目	①主な交通手段 ②利用頻度 ③交通手段がないために予定通りに行けなかった外出 ④乗り物が利用できないときの生活の充実度の変化 ⑤公共交通確保のための負担金額 ⑥一ヶ月の交通費
配布数	5000票
回収数	2644票

表－2 被験者の個人属性

①性別	男性:59% 女性:41%
②年齢	65～70歳:41%、71～74歳:32% 75～79歳:14%、80歳以上:9%、不明:4%
③職業	会社員・公務員:5%、自営業(農林漁業):16% 自営業(商工業等):7%、パート・アルバイト:3% 無職の主婦:18%、無職:50%、その他:1%
④世帯構成	1人世帯:6%、1世代世帯(夫婦だけ):29% 2世代世帯(親と子):38%、3世代世帯:25% その他の世帯:2%



図－1 非運転者の主な交通手段

このほか、潜在交通の特徴としては、自動車の同乗利用において潜在化率が高く、送迎に頼った交通形態が反映した形となっている。さらに同乗交通で潜在化した交通の内訳を世帯構成別でみると、夫婦世帯（配偶者との同乗）では低く、単独世帯や多世帯（子や孫との同乗）の場合には潜在化率が高いことが明らかとなった。この理由として配偶者には運転を頼みやすく、頼む人がいないことや子や孫には運転を頼みにくいといったことが考えられる。このほか、女性の潜在交通が多いことも特徴にあげられる。

図-3には交通手段別交通目的別の交通費を示している。全体的に路線バス利用者の交通費支出が高くなっていること、潜在交通の有無では、潜在交通有りで、若干高い支出になっていること、鉄道利用者では買回り品、最寄り品などの買物交通において、とくに潜在交通有りで、大きな支出となっており、交通費の負担が交通の潜在化に影響していることがうかがえる。

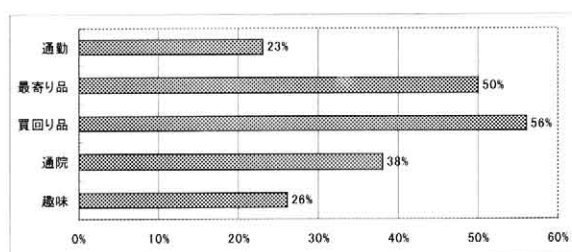


図-2 主な交通目的と潜在化率の関係

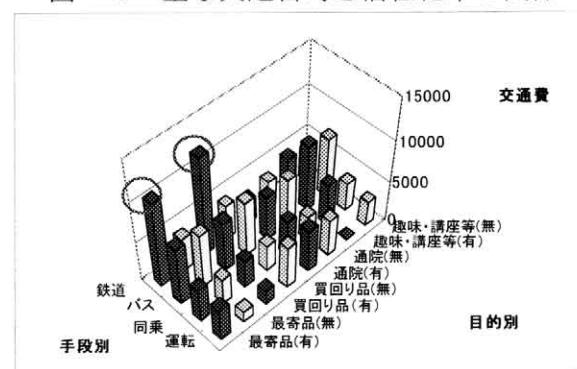


図-3 潜在交通の有無と交通費の関係

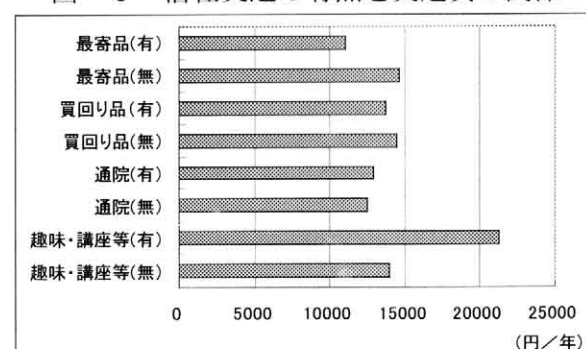


図-4 潜在交通の有無と負担意識の関係

4. 公共交通確保のための負担意識

高齢者が外出できることの価値について、アンケートでは現在利用している交通手段が利用できなくなった場合の生活の充実度について質問を設定している。交通手段を失ったときの生活の充実度は約30%前後であり、利用する主な交通手段では差はみられなかった。また外出回数に着目すると、外出回数が多い人ほど、充実度の低下は大きくなる傾向が見受けられた。これは交通手段を利用できないことによる潜在交通量を反映した物だと思われる。

そこで本研究では、潜在交通とその価値について、公共交通確保のための支払意志額などから、高齢者の交通ニーズの状況とその価値について検討を行った。図-4には、主に路線バスを利用している人に対して、今後財源確保が難しくなる公共交通の維持について、どれだけの負担意識があるかを潜在交通の有無別に示したものである。この図では趣味・娯楽等で潜在交通需要のある人では負担金額が高くなっている。この違いは各交通目的の価値の違いというよりも実際にできた活動の質の違い、いいかえれば高齢者の生活の充実度を表しているものと考えられる。したがって高齢者の福祉という観点からみれば、趣味・娯楽等の活動を可能とすることで交通サービスの価値をより高いものにすることが可能であるということもできる。

5. おわりに

本研究では、高齢者の潜在交通需要について、その特徴を明らかにするとともに、潜在交通の有無別に、公共交通確保のための負担意識について分析を行った。運転者の都合にあわせなければならない同乗交通によるモビリティ確保には困難が予想されることから、今後、低廉で質の高い公共交通の提供が望まれる。その際に、地域のモビリティ確保として、対象とすべき交通の内容や交通を確保することの価値を明らかにすることは、交通環境整備のための財源の根拠を考えるうえでも重要であると考えられる。今後、これらのデータをもとに、潜在交通の価値について詳細に検討したいと考えている。

【参考文献】

1. 三星昭宏・北川博巳・仲 正男：高齢者の潜在交通に影響を及ぼす要因の研究、No.149,pp298-299,1999,土木学会第53回年次学術講演集
2. 青島縮次郎・高柳大輔・伊東弘行：身体障害者の交通行動における顕在需要と潜在需要の比較分析 No.354,pp708-709,1998,土木学会第53回年次学術講演集