

群馬大学大学院 学生員 小野 ももこ
 群馬大学工学部 フェロー 青島 縮次郎
 群馬大学工学部 正会員 杉木 直
 高崎市役所 永田 義典

1, はじめに

近年、医療技術の発達により我が国の平均寿命は著しい伸びを見せており、21世紀初頭には4人に1人が高齢者、3世帯に1世帯が高齢者を含んだ世帯構成という超高齢社会を迎える。そうした一方で、我が国のとりわけ地方都市ではモータリゼーションの進展に伴って、公共交通が衰退し、自動車を運転しない人や高齢者といったいわゆる交通弱者のモビリティが低下してきている。このような急速な高齢化とモータリゼーションの進展によりもたらされる弊害への対応として、高齢者に対する交通環境整備の重要性は一層高まってきている。

以上を踏まえて本研究では、モータリゼーションの進展の著しい群馬県の県都前橋市を対象として、世帯構成と居住地の郊外化の視点から高齢者のモビリティに関する分析を行い、高齢化対応社会の実現可能性とその促進方法を検討する。

2, 調査概要と分析フロー

本研究では、群馬県前橋市における戸建の住宅を対象にアンケート調査を行った。調査は、整備年次および中心駅・最寄り駅からの距離別に住宅、団地を抽出し、訪問配布、郵送回収の方法で行った。その概要を表-1に示し、図-1に本研究の分析フローを示す。本研究では世帯構成を、高齢者を含むか否かで分類し、高齢者を含む世帯でその分類ごとに代表交通手段分担率、平均外出指数分布、潜在需要有比率を前橋駅までの距離別に示し、自動車非運転高齢者のモビリティ分析を行った。また、ここでの外出指数とは筆者ら(1999)によって定義されたモビリティを表す指標である。

3, 高齢化の視点から見た世帯構成

図-2に入居年次別、前橋駅までの距離別の世帯構成比を示す。これより、高齢者を含む世帯は、中心地区に比較的古くから居住しており、また比較的新しい時期に入居した世帯は郊外部で増えているということが分かる。そうした郊外の世帯もライフステージの進

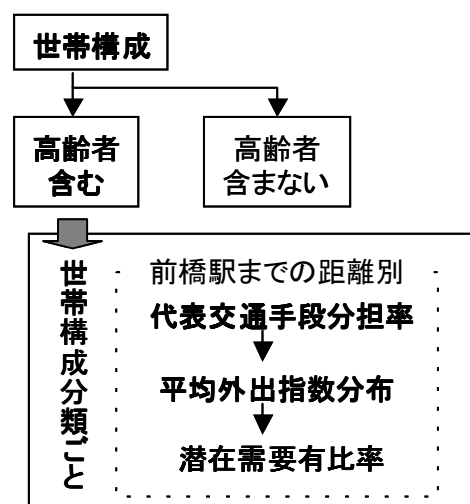


図-1 分析フロー

表-1 調査概要

調査実施日	1998年10月24～26日、11月10～12日	1999年10月26～30日
調査対象地域	群馬県前橋市内で公的セクターにより整備された戸建の住宅団地より、その規模が50戸以上の21団地を対象	前年度調査で捕捉できなかった、前橋駅から距離3km圏内の土地区画整理事業地域内に立地している戸建の住宅を対象
調査対象者	高校生以上	
調査方法	お願い文を印刷した封筒に、世帯票、個人票と返信用封筒を入れ、訪問配布または郵便受けに投函、郵送回収	
配布世帯数	5101票	6413票
回収世帯数	1135票	1229票
有効回収率	22.3%	19.2%
回収個人数	非高齢者	3700人
	高齢者	785人
	自動車運転者	804人

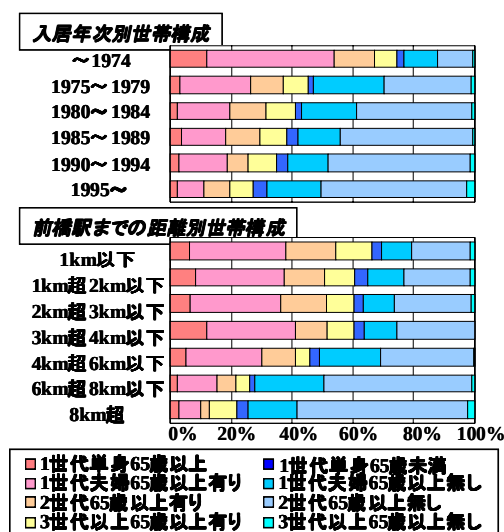


図-2 世帯構成

行とともに中心部と同様に高齢世帯へ移行すると考えられる。また、郊外に居住しているにも関わらず自動車を運転しない、または出来ない高齢者にとっては、モビリティの確保が困難であり、今後自動車非運転高齢者に対するモビリティ確保に関する問題の深刻化が予測され、公共交通サービスの享受に対する社会的な配慮の重要性が高まってくると考えられる。

4、高齢者のモビリティ分析

これらを踏まえて、自動車非運転高齢者の交通行動に関する分析を行う。図-3に自動車非運転高齢者の属する世帯分類ごとの前橋駅までの距離別代表交通手段分担率を示す。世帯分類によらず郊外へ行くほど自転車・徒歩の割合は低下する。また、公共交通利用の割合が増加し、特に1世代単身者においてはその傾向が顕著である。自動車非運転者にとっての主要な交通手段であると考えられる自動車同乗については、1世代単身者は他家の車への同乗といった形で利用している人もいるが、やはり少ない。自動車同乗は他人に依存した不確実な交通手段であることも考えあわせると、自動車非運転高齢者にとっては、公共交通は欠くことのできない交通手段となっていると言える。

図-4に自動車非運転高齢者の属する世帯分類ごとの前橋駅までの距離別平均外出指数分布を示す。これより、1世代単身者は郊外へ行くほどモビリティが低下することが分かる。つまり、図-2の結果とも併せて考えると、1世代単身者については自動車同乗に頼ることができずに郊外へ行くほど公共交通を利用する割合が増えるが、公共交通サービスが不十分であるためにモビリティの確保が困難となると考えられる。

そこで図-5に自動車非運転高齢者の属する世帯分類ごとの潜在需要有比率を示す。これより、1世代単身者は郊外へ行くほど潜在需要有の割合が高くなっていることが分かる。図-3の結果とも併せて考えると、郊外部ほど公共交通サービスは不十分となり、高齢者の交通環境は悪化し、そのため交通需要が潜在化する高齢者が増加することが分かる。従って、自動車非運転高齢者のモビリティ確保のためには、公共交通サービスを充実させていくことが必要であるといえる。

5、おわりに

以上の結果より、郊外に住む自動車非運転高齢者、特に単身者にとってモビリティの確保は極めて困難であることが分かる。公共交通サービスの充実により、自動車非運転高齢者のモビリティは向上することが考えられ、今後はこうしたことを踏まえて、さらに自動車非運転高齢者の交通行動についての分析を進め、高齢化社会の実現可能性を検討していく。

【参考文献】

青島縮次郎、小野ももこ：住宅立地特性が自動車非運転者の交通行動に及ぼす影響に関する分析、土木学会第54回年次学術講演会講演概要第4部、pp.296-297、1999。

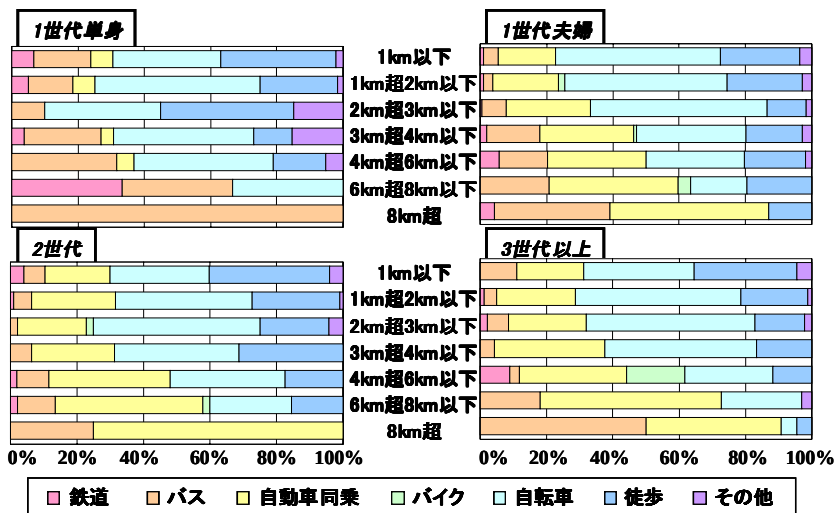


図-3 高齢者の属する世帯分類ごとの代表交通手段分担率

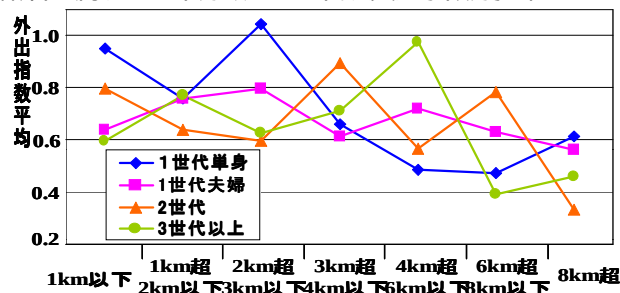


図-4 高齢者の属する世帯分類ごとの平均外出指数分布

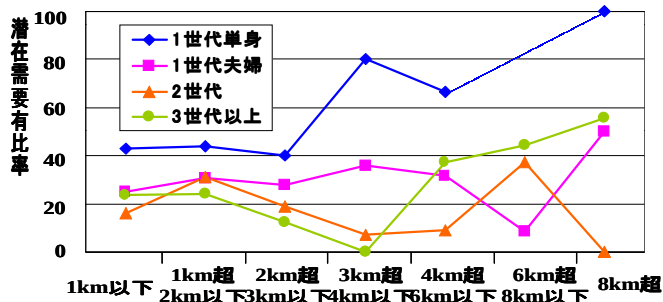


図-5 高齢者の属する世帯分類ごとの潜在需要有比率