

地方都市における高齢者の外出実態と支援方策に関する研究

- 福井県鯖江市を例として -

東京大学大学院 学生会員 ○堀 智尋

東京大学大学院 正会員 大森 宣暁

東京大学大学院 正会員 円山 琢也

東京大学大学院 正会員 原田 昇

1．研究の背景と目的

現在、多くの地方都市においては自動車交通への依存が高く、高齢者の重要な交通手段となる鉄道・バスなどの公共交通は衰退傾向にある。よって、自動車運転免許を持たない高齢者の活動の種類と幅が著しく制限されたり、加齢に伴う自動車から公共交通への円滑な転換が実現されない恐れがある。本研究は、地方都市に居住する高齢者の交通環境と日常の外出実態から、地域内の既存の人的資源を活用した高齢者の外出支援方策を提案し、地方都市における高齢者のマルチモーダルなモビリティの確保・向上の可能性を検討することを目的とする。

2．対象都市と調査の概要

本研究では、高齢化が進行している地方部でも特に自動車運転への依存度が高い福井県の鯖江市（2005 年 4 月 1 日現在人口 67,718 人、高齢化率約 18.9%）を対象とした。平成 15 年現在、鯖江市に居住する高齢者のうち約 39%が運転免許を保有しており、平成 5 年の高齢者の運転免許保有状況と比較すると、全体として保有者数は約 2.2 倍の増加をみせている。高齢ドライバーの増加は全国的な傾向であるが、それに伴い高齢ドライバーが第一当事者となる交通事故件数も増加の一途をたどっている。自らの身体機能の低下を自覚し、安全と道路交通に与える影響を考慮した運転者が、保有している運転免許の全部または一部を自主的な申請によって取り消す「免許返納」制度が平成 10 年から導入されているが、鯖江市において運転免許を返納した高齢者は平成 15 年までの 6 年間でわずか 10 人に過ぎない。公共交通の衰退している地方都市においては、自動車運転の断念が移動の自由を制限することに直結するため、身体機能が低下しても運転を継続せざるを

得ないのが現状である。

以上のような状況下にある鯖江市において、高齢者を対象とした日常の外出手段に関するアンケート調査を行った。なお、加齢による影響と定年後の無職のサンプルを分析することを目的とし、60 歳以上の人を調査対象とした。

表 1 調査の概要

調査対象	鯖江市に居住する 60 歳以上の男女
調査期間	2004 年 11 月 15 日～30 日
調査場所	鯖江市営温泉施設・鯖江市高年大学
調査項目	年齢・性別・居住地 同居家族の構成 自動車免許の有無、運転状況 通勤・通院・最寄品購入・行政や金融機関での手続き等を目的とした外出の有無とその代表交通手段 自宅 - 高年大学までの交通手段(高年大学における被験者のみ) 19 項目の趣味・娯楽的な外出の有無
有効回答数	385 名中、352 名 (男 110、女 240、不明 2)
回収率	91.5%

3．調査結果の概要

被験者のうち、男性の 75%、女性の 21%が自動車免許を保有し、免許保有者全体の約 80%がほぼ毎日自動車を運転していた。また、被験者全体の約 10%が単身世帯で、うち約 75%が自動車免許非保有者であった。

次に自動車免許の有無による交通手段の違いを分析する。図 1 は、女性で最寄品購入の際に利用する代表交通手段を、免許保有者と非保有者別に示したものである。免許保有者の 85%は、代表交通手段が自動車であった。通院や行政・金融機関での手続きを目的とした外出でも同様の傾向が見られた。免許非保有者については、自転車・徒歩が多いが、特に自動車同乗という手段が 31%を占めていることが特徴である。

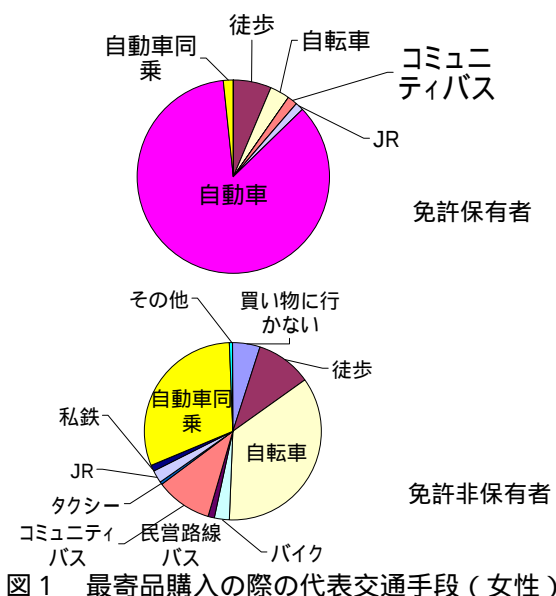


図1 最寄品購入の際の代表交通手段（女性）

図2は単身居住・免許非保有の場合の最寄品購入の際の代表交通手段を示したものである。また、図3は高年大学での被験者（331名）の通学の際の代表交通手段を、同居世帯類型別に示したものである。

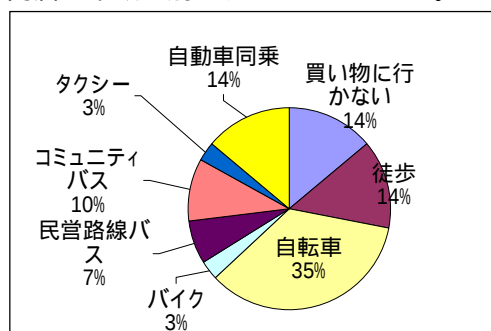


図2 単身居住・免許非保有者の最寄品購入の際の代表交通手段

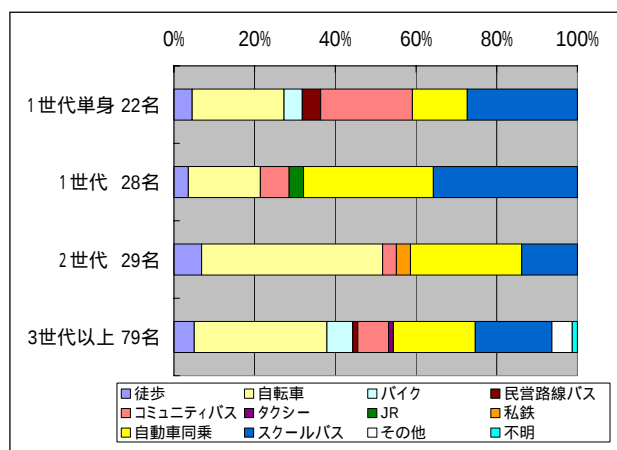


図3 高年大学への同居世帯類型別代表交通手段

図2・図3と図1の免許非保有者の交通手段を比較すると、同目的の外出でも、単身者は自動車同乗の割合が低く、コミュニティバスの利用割合が高いことが分かる。また、アンケート調査と並行して実施したヒアリング調査を通じて、運転免許保有者は、日常的な

外出のほとんどを自動車で行い、将来的に他人の運転に同乗することや、現状のコミュニティバスを利用することに対しては否定的であり、自動車運転ができなくなった場合に外出の手段が失われるという不安を感じていることが分かった。一方、運転免許非保有者は、様々な交通手段を利用しているが、特に通院や最寄品購入に自動車同乗を利用する傾向がある。同乗は同居家族のある場合に多いが、単身世帯の場合には同乗に代わり、コミュニティバスの利用割合が高い。単身者は、近くに住む友人や親戚の運転に同乗することで、ある程度のモビリティを確保しているが、遠慮や気兼ねを感じつつ利用している場合が多い。

4. 地域通貨の運用による同乗支援提案

他人の運転に同乗することで、自身のモビリティをある程度確保している高齢者が存在する。家族内での同乗が大半であるが、単身者であっても知人・親戚などの運転に同乗させてもらうことで、公共交通機関のみでは路線の制約上、確保できない移動の自由を得ていることもある。しかし、他人の運転に同乗することには遠慮や気兼ねといった精神的負担を感じざるを得ない。また、同乗を頼める相手が近くにいるかどうかといった個人的境遇や、相手と自分の都合が合うかどうかといった当日の事情など、利用には制限が多いといえる。

そこで、円滑な自動車同乗を促進する仲立ちとして、「地域通貨」を提案する。「地域通貨」を利用することにより、他人の運転に同乗を依頼することへの精神的負担を軽減することができ、また地域と高齢者の積極的な関わりを生むことにもつながるものと予想される。

5. まとめと今後の課題

鯖江市において、運転免許の有無や同居家族の有無が高齢者のモビリティに及ぼす影響についていくつかの知見を得た。また、地域通貨を活用した外出支援方策によるモビリティの向上を提案した。最後に、今後の研究課題として、以下の点を挙げる。

- ・ 外出に伴う身体的負担なども考慮したより詳細な高齢者の外出実態の把握
- ・ 地域通貨を導入するにあたっての問題点の整理と効果の検証
- ・ コミュニティバスと地域通貨の連携など、地域通貨による高齢者外出支援の可能性の検討