

外出意欲を考慮した移動・交通サービスのニーズ把握に関する研究

Discussion on the travel service demand from the view of the users' motivation for the daily trips

山田 稔*, 矢嶋宣彦**

by Minoru YAMADA and Nobuhiko YAJIMA

1. はじめに

交通環境を整備して高齢者の外出行動を潜在化させないようすることは、介護予防や人としてふさわしい生活を維持するために重要であり、さらには通院や介護のコストの抑制と言った面からの期待も持たれる。

しかし、交通環境が整備されたとしても、さまざまな理由によって外出できない状況に起因して、外出したいという意欲そのものまでもが低下した状態になると、潜在化した交通を顕在化させることは容易ではないと考えられる。一方で、NPO等による移送サービスでは利用者の身体特性等に応じた移手段の提供だけでなく、買物の付添いなど移動と連続するサービスが一体的に行なわれる場合がある。また、地域コミュニティ単位の高齢者クラブなどの活動においても活動内容やそれに付随するさまざまな制約条件に関して、利用者に応じた積極的・継続的な対応が期待できる場合がある。こういった取り組みは、外出意欲の低下に起因する問題を軽減化できる可能性があると考えられる。

STSやコミュニティ交通の整備に関して、特に、サービス対象の範囲を議論する際や、運賃収入の推計などの目的で顕在化する転換需要を算定する場合において、上述のような、外出意欲の低下に起因した潜在需要も何らかの方策によって顕在化できる可能性があることが配慮されてしかるべきである。しかし、これまでその対応の考え方に確立されたものはない。

このような現状を踏まえ、本研究では、身体特性に加えて、外出意欲に関連するいくつかの指標と外出行動との関係を分析することで、外出意欲の評価に使用できる指標を抽出するとともに、それらの要因を抱える高齢者

の存在比率について算定し、その結果から外出意欲の低下防止の活動の相対的な重要度について明らかにすることを目的とする。

2. 分析に用いた調査データの概要

(1) 調査の概要

本研究では高齢者の外出の実態とそれに関連する外出意欲に関する指標を得るため、高齢者を対象とするアンケート調査を実施した。本研究ではさまざまな物理的交通環境の違いが及ぼす影響を知ることは目的ではないため、調査においてこの要因に差異が出ないように、一つの小学校区を対象とし、そこでできるだけ多様な身体状況・世帯環境にある高齢者を対象とすることにした。

具体的には、茨城県日立市の塙山小学校区のコミュニティ組織である「塙山学区住みよいまちをつくる会」において学区内居住者を対象とする高齢者クラブの事業を実施しており、その事業の潜在的な対象者である学区内居住の高齢者を対象とした調査のなかで実施した。この調査自体は、同会のなかで筆者らが加わって設置された「塙山学区コミュニティ交通検討委員会」において、この事業のための交通サービスの検討を行うことを最終的な目的としたものである。調査概要と本研究で用いた質

表-1 アンケート調査の概要

対象	茨城県日立市塙山小学校区(人口7809人)に居住の75歳以上または移動等に困難のある高齢者個人
方法	訪問留置調査(一部聞き取り調査)
実施主体	塙山学区住みよいまちをつくる会福祉局
実施時期	平成17年8月
調査内容	•調査対象者の属性 •日常生活での移動の実態 •外出を伴う生活の状況 •家族送迎および移動に関する意識 •外出行動に関する意識
回収結果	294部

キーワード：交通弱者対策，発生交通

* 正会員 工博 茨城大学工学部都市システム工学科
(日立市中成沢町4-12-1,

Tel.0294-38-5176,Fax.0294-38-5249)

** 正会員 学士(工学) 茨城県 土木部

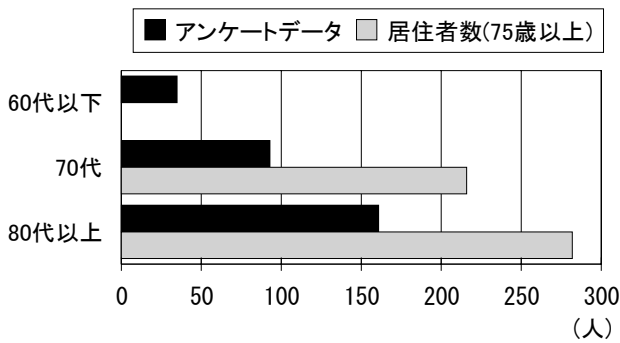


図-1 アンケート対象者の年齢構成

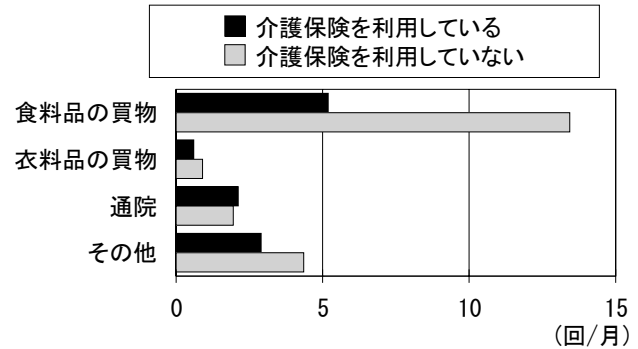


図-2 外出頻度と介護保険利用の有無

問項目を表-1に示す。

(2) 調査対象者の属性

本調査での対象者は、75歳以上あるいは移動等の生活がひとりでは困難が伴うものとした。

回収されたアンケートデータの年齢構成と、年齢別の学区内人口との比較を図-1に示す。アンケートデータの75歳以上では、おおむね居住者の半数程度の抽出がなされたことがわかる。

3. 外出行動への各種要因の影響

(1) 分析の概要

高齢者の外出行動に影響を与えると考えられる要因と、外出実態の関係を分析した。分析では「年代」「介護保険利用の有無」「休まずに歩ける距離」「自家用車の利用可能性」「家族構成」について取り上げたが、その中で「介護保険利用の有無」「自家用車の利用可能性」「食料品・日用品の買物は自分か行くか家族が行くか」についての分析結果を以下に示す。

(2) 介護保険の利用有無による比較

外出目的を4分類し、それぞれでの月当たりの平均外出回数を集計した結果が図-2である。身体的な状況の一面を反映する指標と考えられる介護保険の利用有無で分類して示してある。

これをみると、あきらかに介護保険利用の有無によって外出頻度が異なることがわかる。特に外出頻度の絶対値の大きい食料品の買物については、両者の間の相対的な差異が大きいことがわかる。これは、非日常的性格が強い活動や、必要度が高い通院については、身体的な困難を有する人でも家族等の支援等を受けることで大きく低下しないが、そうでない絶対的な外出頻度が高い活動

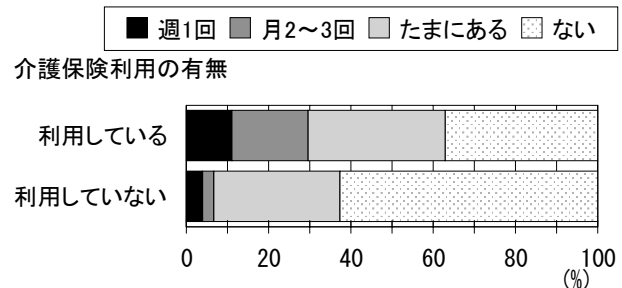


図-3 外出をあきらめた頻度と介護保険利用の有無

については、多頻度の外出支援を受けることは困難なため、頻度が低下せざるを得ない状況にあるものと考えられる。

「交通機関がなかったために外出をあきらめたことがあるか」という問についての分析結果を図-3に示す。この結果では、介護保険を利用している人の方があきらめた頻度が高くなっており、身体的な困難が直ちに外出意欲の低下につながるわけではないことが確認できる。

なお、交通手段では、介護保険非利用者は自分での運転をはじめ、幅広い手段が利用されているのに対し、介護保険利用者は、徒歩、家族送迎、タクシーなどの交通手段に限定される傾向がみられた。

(3) 自家用車の利用可能性による比較

自家用車の利用可能性として、「自分で運転する」「家族が運転する車が利用できる」「利用できる車がない」の3つに分類し、先と同様に目的別の外出頻度および外出をあきらめた頻度を示したのが図-4,5である。

これをみると、自分で運転できる人の場合には、そうでない場合に比べて外出頻度が高く、またあきらめる頻度も非常に低いことがわかる。

一方、「家族が運転」と「車なし」との間には、外出頻度で顕著な差が見られない。それにもかかわらず、外出をあきらめた頻度では「車なし」の方が明らかに高くなっている。両者の合計が交通環境に起因する潜在分を

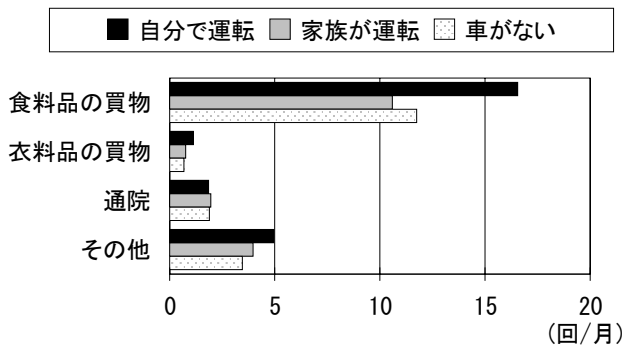


図-4 外出頻度と利用できる車の有無

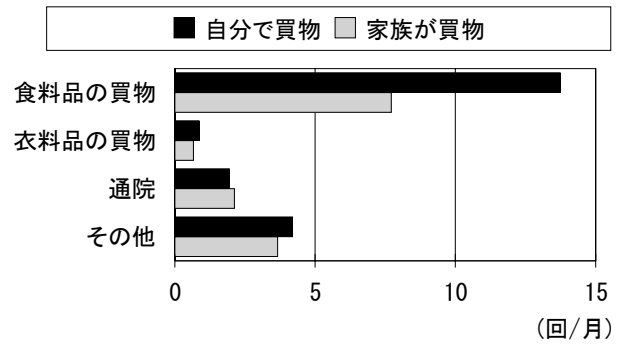


図-6 外出頻度と買物の担当

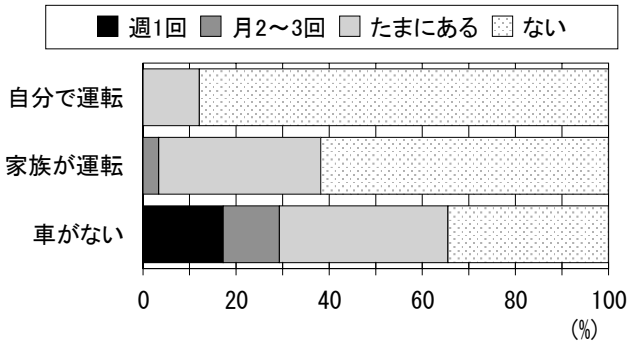


図-5 外出をあきらめた頻度と利用できる車の有無

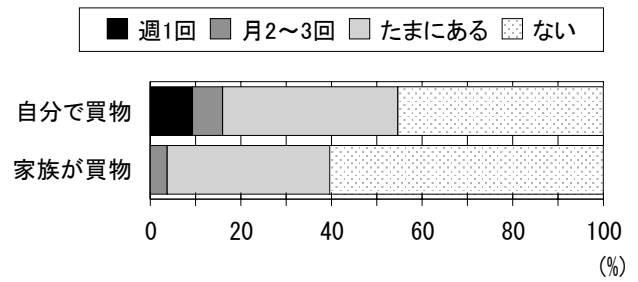


図-7 外出をあきらめた頻度と買物の担当

含めた交通需要であると考え、家族が運転できる層の人は、車がない場合に比べて、その量が相対的に小さく、従って外出したいという意欲そのものが相対的に低いと考えられる。これは、家族が運転できる層では、外出支援だけでなく、買物などの活動自体を家族が代行することで生活が足りるために、このような結果になったものと考えられる。

(4) 食料品・日用雑貨の買物の担当者による比較

上述のような仮説による影響をより明確に知るため、「あなたが使う食料品・日用雑貨は主に誰が買物をしますか」という問に対して、「自分」または「夫婦と一緒に」と答えたか、それ以外の家族かに分けて分析した結果を図-6,7に示す。家族が買物している場合には、当然ながら自分の外出頻度が低下しているが、同時に、外出をあきらめる頻度も低くなっており、先と同様の傾向が確認できる。

(5) 属性間の相関

(2)~(4)の分析に用いた属性分類の間で、該当する人数の関連を、図-8に示す。まず、家族が運転と家族が買物の間の相関が確認できる。

家族が運転よりも、車がない人の方が、身体的な困難

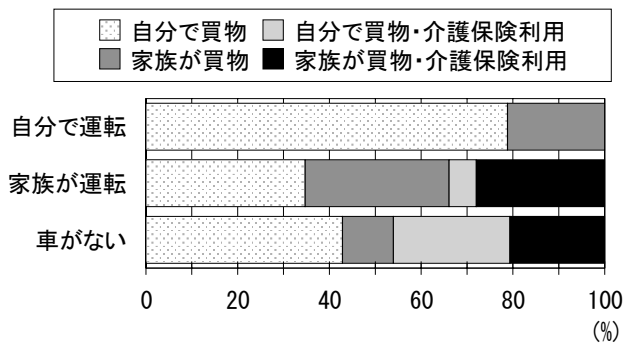


図-8 属性間の相関

の多い人が多い結果となった。それでも後者の方が日常の買物は自分で担当している割合が高く、この部分の人たちにとっては、現状の交通環境の問題が生活をしていく上で喫緊の問題であるといえる。

4. 外出意欲低下による需要の潜在化の評価

(1) 対象者の定義

以上の分析結果をまとめると、身体的に困難を抱えていても、買物をしてくれる家族がいない場合には、交通環境に強く不満を感じつつ、また交通環境の理由によって外出が潜在化する割合が高い傾向がみられた。このような場合には、公共交通の頻度や乗降場所までの歩行を含むバリアフリー化が進めば、それに応じて潜在化していた交通が顕在化し、生活の向上につながる可能性が高いと考えられる。

次に、家族が車を運転できる人の場合には、外出頻度

のデータでは、自分が運転できる場合に比べて低く、車を利用できない層と比べて大差がないことから、家族送迎だけでは自由に外出することが必ずしも担保されているわけではないことが明らかになった。実際に家族が車を運転できる場合でも、交通環境の理由で外出をあきらめたことのある人も少なからず存在していることが明らかとなった。

その一方で、家族が車を運転できる場合には、買物等の活動自体を家族が行うことによって、外出しなくても生活を維持できる可能性が大きい。そのため、そのような生活で満足してしまうと、外出する意欲が低下し、介護予防の面でも悪影響が出ることが懸念される。

以上のことから、外出意欲の低下が懸念される対象者として、日常の買物等を家族が行っており、かつ交通環境の理由で外出をあきらめた経験がないと答えた人と定義することとした。

(2) 潜在需要の顕在化策の有効性の考察

ここでは、上で定義した外出意欲の向上についての配慮の必要性について、身体的な制約に対応した求められる交通環境の水準で分類して示したものが図-9である。図の横軸は本研究で対象とした、75歳以上および移動等に困難を伴う人のなかで、各種の対応策が有効と考えられる人の割合を示している。

最初の「運転」に該当する23%強については、自分で運転して生活しており、外出行動の潜在化に関する特段の施策の必要性は考えられない。ただし今後の免許返納を促進させるなどの議論が必要と考えられる。

次の「家族送迎」と示した全体の約9%の人は、介護保険利用など身体的な困難を有していてドアツードアに近い交通手段の必要性が高いと考えられる人で、なおかつ、現状で家族送迎を利用しており、しかも、外出をあきらめたことがなく現状で満足している人である。これらの人は、一般的な公共交通やSTSのサービス水準が向上しても需要誘発効果は薄いと考えられる。また、そのほとんどは家族が買物などを代行している可能性があり、外出意欲の低下防止への配慮が必要である。

この2つ層以外は、公共交通サービスの整備により何らかの需要誘発の可能性が考えられる人となる。図では、身体的な能力に応じた公共交通サービスの種類を類推するのが容易なように、身体的な能力の一面を示すと考えられる休まずに歩ける距離(アンケートでの回答値)

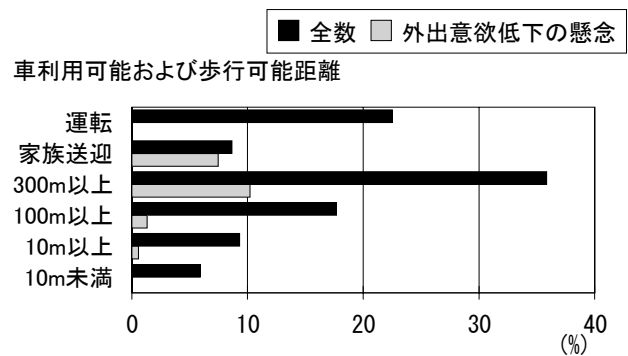


図-9 利用可能交通手段と外出意欲低下の割合

で、4つに分類して示してある。

4つのうち、身体能力が上位の「300m以上」の人は約35%であり、路線バスやコミュニティバスの整備などの効果が期待できる。しかし、その1/3弱は身体能力が良好であっても外出意欲への配慮の必要性が懸念される。

「10m未満」「10～100m」の人はバスに比べ自宅近くでの乗降が可能なサービスや、移動時の介護の必要性が高いと考えられるが、合計で15%程度である。これらの人は、現状の交通環境の満足度は極めて低いため、交通環境整備だけでも効果が発揮できると考えられる。

5. まとめ

本研究においては、高齢者のアンケート調査データに基づき、外出意欲の低下による需要の潜在化が懸念される状況として、家族によって日常の買物が行われ、かつ低い外出頻度でも満足している層が存在していることが明らかになった。

量的には、75歳以上高齢者の約2割に達しており、かつそれは、STSや自宅近くでの乗降が可能な交通手段を必要とする層とは別に存在することが明らかになった。従って、当面は、これらへの対応策を独立に考えてもよく、むしろ、十分なだけのSTS等のサービスが存在しない場合においても、外出意欲の低下に起因した需要の潜在化に対する対応策の検討がなされるべきであるといえよう。

本研究は著者の矢島が茨城大学に在学中に行ったものであり、塙山学区住みよいまちをつくる会福祉局の方々には、同会塙山コミュニティ交通研究会を通じて、調査実施から分析においても多大な協力をいただいた。ここに、感謝の意を表すものである。