

高齢化社会を見据えた自動車運転継続意向 に関する要因分析

嶋本 寛¹・杉本 鉄平²・宇野 伸宏³・大藤 武彦⁴

¹正会員 京都大学講師 大学院工学研究科都市社会工学専攻（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂）
E-mail:shimamoto@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

²正会員 京都市上下水道局（〒603-8371 京都市北区衣笠東御所ノ内町43）

³正会員 京都大学准教授 経営管理大学院（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂）
E-mail:uno@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

⁴正会員 （株）交通システム研究所（〒532-0011 大阪市淀川区西中島7-1-20）
E-mail:daito@tss-lab.com

今後、自動車の運転に抵抗を覚えない高齢者の増加が予想され、公共交通の利用者が減少し公共交通の運営に支障をきたす事態が今後ますます顕著になると考えられる。将来の公共交通を持続的に提供するためにも現在及び将来における自動車利用意向をはじめとしたモビリティに対する意識を把握することは重要であるといえる。以上の問題意識のもと、本研究では大阪府富田林市の新市街地地域及び既成市街地地域において現在の外出実態、自動車利用に関する意識、居住地に関する評価に加えて、将来における居住や利用交通手段に関する見込みについて尋ねたアンケート調査を行い、年齢層別に現状に外出状況及び将来の自動車運転の削減意向に影響する要因分析を行った。将来の自動車の運転を削減する要因について分析した結果、現状の自動車運転頻度が最も影響を及ぼし、現状の自動車運転頻度に対しては路線バスの満足度が影響を及ぼすことがわかった。

Key Words : *Driving continuance intention, Future prospection, Aging society, Satisfaction of public transportation*

1. はじめに

高度経済成長期以降のモータリゼーションの進展により、誰もが当たり前のよう自動車運転免許を保有するようになった。近年では、運転免許保有が女性や高齢者にも広がり、例えば、パーソントリップ調査等で、高齢者の外出率の増加が報告されているが、自動車利用の増加による高齢者のハイ・モビリティ化がその背景にあることはほぼ間違いない。一方、わが国では 2007 年に高齢化率が 21%を超え、“超高齢社会”に突入したが、今後もベビーブーム世代の高齢化や少子化の影響で、特に都市及びその近郊にて高齢化は一層進行することが予測されている。このため、将来、高齢化率が高水準で推移する社会に備えた、様々な分野での対応が必須といえる。

一方、今後高齢化する世代の多くは、若い頃から自動車を利用してきているため自動車利用への抵抗が少なく、今後高齢者ドライバーが急増するものと考えられる。とりわけ、交通分野においては、高齢者のモビリティをいかに確保するかということと、急増が予想される高齢ドライバーに対してどのような策を講じていくかということが重要なテーマになってくると考えられる。

自動車利用によりモビリティが向上し、移動に関して周囲の支援を必要としない高齢者が増えることは望ましいといえるが、一方で自動車事故において高齢者が関係する割合が年々増加しており、高齢ドライバーが引き起こす交通事故が社会問題となっている。さらに、自動車を利用する高齢者が増加することにより、路線バスをはじめとした公共交通の利用者が減少し、公共交通の運営に支障をきたす事態が今後ますます顕著になると考えられ、自動車を運転できない高齢者や中高生等の若年などの移動手段が失われるという問題が生じる。一度低下させた公共交通のサービスレベルを元どおりに戻すことは難しく、将来の公共交通を持続的に提供するためにも現在及び将来における自動車利用意向をはじめとしたモビリティに対する意識を把握することは重要であるといえる。

交通環境とモビリティに関する研究は多くなされており、たとえば宮崎¹⁾らはバスサービスレベルの低い青森県平賀町を対象に 1 週間分のトリップダイアリー調査を実施した。そして、自動車の利用可能性の程度によって目的別外出頻度に差異があり、自動車を自由に利用できない人は生活上必要不可欠な目的（買い物、通院等）で

の外出の割合が高く、行動範囲も狭いことを明らかにしている。さらに、送迎をしてもらえる環境にある人も家族等への依存が外出の制約になっていることや、自動車を利用できない人は外出において公共交通のサービス水準の影響を大きく受けることが確認され、高齢者のモビリティ低下を緩和する公共交通計画の必要性を示した。また、自動車利用意識に関する研究では、佐藤ら²⁾、Linda STEG³⁾は心理学の立場から、高齢者事故や自動車利用に関する心理的背景を多角的に考察している。佐藤らはその中で、高齢者は“自己のメタ認識における有能感が強く”、自分の運転に自信を持っていることが運転をやめない大きな理由であると述べている。Linda STEG は、自動車の利用は①道具としての機能（活動を可能にする）、②象徴的機能（自分自身、あるいは社会的地位を表現する手段）、③情緒的機能（運転することが快感）の3つの機能を果たしており、人は必要性だけから自動車を運転するのではないということを強調している。また横山ら⁴⁾、橋本ら⁵⁾は、運転動機が類似したドライバーをセグメント化した「運転動機群」ごとに、自動車利用の削減理由等に対する意識が異なることを示し、自動車利用の削減を考える上での運転動機への配慮の重要性を示している。橋本ら⁷⁾は、運転免許返納者の居住地特性や返納の条件、返納後の生活における問題点について分析している。

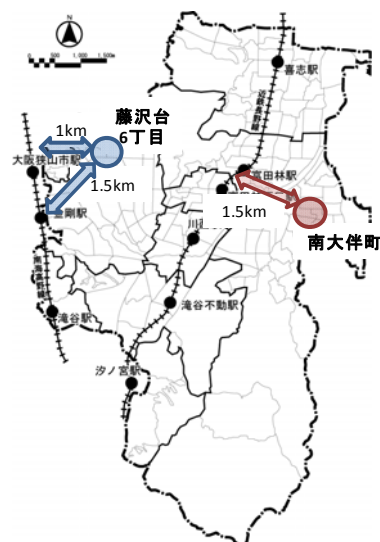
これらの既往研究は、主に現状におけるモビリティや自動車利用意識に関して分析しているが、本研究では持続的な公共交通サービス提供の可能性を論ずる上でも、各種交通施策の実現にかかる時間の長さの点でも、現状に加えて将来時点のモビリティに対する意識の把握が重要と考える。そこで本研究では郊外都市において現状の外出実態、モビリティに関する将来見込みを中心としたアンケート調査を行い、将来の自動車利用への影響要因の把握を目的とする。

以下、2章において分析対象地域ならびに調査概要について説明する。3章において外出状況と将来におけるモビリティに対する見込みに関する特性を把握する。4章では将来の自動車利用削減意向に影響を及ぼす要因に関する分析を行う。最後に、5章において本研究のまとめを述べる。

2. 分析対象地域及び調査概要

(1) 分析対象地域

アンケート調査は、大阪府にある郊外都市である富田林市にある南大伴町、藤沢台6丁目（以下、南大伴町を「南大伴」、藤沢台6丁目を「藤沢台」とする。）の各町会の協力を得て実施した。調査票は、世帯票を1部と個人票を南大伴は2部、藤沢台は3部同封した上で、



（富田林市交通等バリアフリー構想をもとに作成）

図 2.1 調査対象地域

表 2.1. 調査地区の概況

	南大伴	藤沢台
世帯数	428 世帯	423 世帯
人口	1,113 人 (男 527 人, 女 586 人)	1,174 人 (男 550 人, 女 624 人)
(24 歳以下)	247 人	314 人
(25 歳～44 歳)	261 人	250 人
(45 歳～64 歳)	335 人	412 人
(65 歳～74 歳)	155 人	113 人
(75 歳以上)	115 人	85 人
高齢化率	24.3%	16.9%

※2011 年 3 月 31 日現在（富田林市 HP 統計情報より）

2011 年 11 月末までに町会を通じて町会所属の全世帯に配布し、各世帯からの郵送により回収した。図 2.1、および表 2.1 に各地区の位置と概況を示す。図 2.1 を見てもわかるようにいずれも地区も鉄道の最寄り駅までは 1 km 以上離れているが、路線バスを利用することが可能である。また、表 2.1 を見てもわかるように既成市街地地域にある南大伴のほうが、新市街地地域にある藤沢台よりも高齢化が進行しているといえる。

(2) アンケート調査概要

本研究では、現在及び将来において自動車利用に影響を及ぼす要因を把握することを目的に、前述したように特性の異なる 2 地区にアンケート調査を実施した。アンケート調査の概要は表 2.2 に示す通りであり、回収率は南大伴で 53%、藤沢台で 39%（ともに世帯ベース）であった。なお、アンケート調査実施にあたり世帯票及び個人票を作成し、世帯票は世帯主の方に記入を依頼し、また個人票は南大伴では 1 世帯あたり 2 部、藤沢台では 1 世帯あたり 3 部配布し、世帯構成員がそれ以上いる場合

表 2.2 アンケート調査の概要

	南大伴	藤沢台
調査時期	2011 年 11 月 20 日～ 12 月 7 日	2011 年 11 月 19 日～ 12 月 7 日
配布数	328 部 (656 部)	376 部 (1,128 部)
回収数	175 部 (297 部)	146 部 (335 部)
回収率	53% (43%)	39% (30%)
調査対象	町会所属の住民	
主な調査項目	・世帯属性（代表者のみ）、個人属性 ・現在の外出実態及び交通手段別利用頻度 ・10年後の居住及びモビリティに関する見込み ・自動車利用に関する意識 ・路線バス・居住地評価	

※配布数、回収数、回収率は世帯ベース、（）内は個人ベースの値

表 2.3 被験者の年齢構成

	44 歳 以下	45 歳～ 64 歳	65 歳～ 74 歳	75 歳以上	無回答
南大伴 (N=297)	12.1%	48.1%	24.9%	14.5%	0.3%
藤沢台 (N=335)	27.8%	46.3%	17.6%	7.8%	0.6%

は本研究の目的を鑑みて年長の方から順に回答していた
 べくよう依頼した。その結果、表 2.3 を見てもわかるよ
 うに両地区とも中高年齢層の被験者の割合が高くなっ
 ている。

主な調査項目は、個人属性、現在の外出実態、自動車
 利用に関する意識、路線バス及び居住地に関する評価で
 ある。また、今後、自動車利用に抵抗のない世代が高齢
 化していく中で生じる問題点を明らかにすることを目的
 に、将来の居住場所選択や利用交通手段に関する見込み
 についても尋ねた。なお、被験者の答えやすさも考慮し
 て将来として 10 年後を想定してもらった。

3. 対象地域における外出状況及び将来のモビリ ティに対する見込み

本章では、アンケートデータを集計することにより、
 対象地域における現時点の外出状況及び将来のモビリ
 ティに対する見込みについて把握し、特に地域や年齢階層
 による差異に着目して、モビリティの特性把握を試みる。

(1) 外出状況

表 3.1 に年齢層別の現状における外出頻度の構成割合
 を示す。それぞれの年齢層においてさらにサンプルを地
 域により分割し、地域によって外出頻度の構成割合に差
 があるかを見るために、独立性の検定を行った。表の右
 端には p 値を示している。独立性の検定の結果、両地区
 で外出頻度の構成割合で有意に差があるのは 65 歳～74
 歳の年齢階層のみであることがわかった。当該年齢階層

表 3.1 年齢層別外出頻度

年齢層	地域	週 5 日 以上	週 3～ 4 日	週 1～ 2 日	週 1 日 未満	独立性の 検定
44 歳 以下	南大伴 (N=36)	94.4%	5.6%	0.0%	0.0%	p 値： 0.978
	藤沢台 (N=93)	94.6%	4.3%	1.1%	0.0%	
44 歳～ 64 歳	南大伴 (N=143)	79.0%	18.2%	2.8%	0.0%	p 値： 0.823
	藤沢台 (N=155)	81.3%	16.1%	1.9%	0.7%	
65 歳～ 74 歳	南大伴 (N=74)	48.7%	39.2%	8.1%	4.1%	p 値： 0.030
	藤沢台 (N=59)	74.6%	20.3%	5.1%	0.0%	
75 歳 以上	南大伴 (N=42)	26.2%	35.7%	26.2%	11.9%	p 値： 0.230
	藤沢台 (N=26)	23.1%	50.0%	7.7%	19.2%	

表 3.2 外出頻度(F)から外出率(R)への変換

F	週 5 日 以上	週 3～4 日	週 1～2 日	月 2～3 日	月 1 日 以下	利用 しない
R	6/7	3/5/7	1/5/7	2/5/30	0/5/30	0

では、藤沢台の方が週 5 日以上外出している被験者の割
 合が南大伴よりも高いといえる。また、両地区のデータ
 をあわせて年齢階層別の外出頻度の構成割合について独
 立性の検定を行った結果、有意確率 1%で差があること
 が確認された (p 値: 0.00)。44 歳以下の方の 9 割以上
 が週 5 日以上外出しており、年齢が上がるほど外出頻度
 が低下し、75 歳以上では週 5 日以上外出する被験者は 2
 割強にとどまることがわかる。

次に、移動手段別の外出状況を見る。本研究では、各
 移動手段の外出頻度をこちらで設定したカテゴリーの中
 から選択していただいているが、移動手段別の選択率を
 算出するにあたりまずは外出頻度 F を表 3.2 に示す換算
 係数により外出率 R に変換する。その上でサンプル i の
 移動手段 t での外出率を R_{it} 、質問で尋ねた 9 つの全移動
 手段それぞれについて算出した外出率の総和を $R_{i,all}$ とし
 たとき、サンプル i が外出時に移動手段 t を選択する割
 合 (選択率) S_{it} を以下の式により定義する。

$$S_{it} = R_{it} / R_{i,all}$$

定義から S_{it} はそれぞれの移動手段の利用頻度を考慮
 した選択率であり、全移動手段の選択率の総和はサンプ
 ルごとに 1 となる。個人ごとの移動手段選択率を年齢層
 ごとに集計した結果を表 3.3 に示す。南大伴では 64 歳ま
 での年齢層において自動車 (運転) の選択率が 50%前後
 であり、自動車への依存傾向が強いことがわかる。両地
 区とも 65 歳以上では自動車 (運転) の選択率は低下し、
 自動車 (同乗) や徒歩の選択率が高くなっている。また、
 両地区とも公共交通の選択率は高くないことがわかる。

表 3.3 年齢層別移動手段選択率

年齢層	地域	自動車 (運転)	自動車 (同乗)	バイク	自転車	電車	路線 バス	施設送 迎バス	タクシー	徒歩
44 歳 以下	南大伴	46.7%	8.4%	10.3%	14.1%	8.1%	3.2%	0.0%	0.2%	8.9%
	藤沢台	27.4%	12.5%	7.9%	12.3%	14.2%	4.9%	0.3%	0.7%	19.8%
44 歳～64 歳	南大伴	53.2%	9.7%	7.7%	7.6%	4.2%	4.6%	0.1%	0.6%	12.5%
	藤沢台	47.7%	9.7%	4.8%	7.4%	8.5%	3.4%	0.3%	1.1%	17.2%
65 歳～74 歳	南大伴	26.9%	17.2%	9.8%	11.2%	3.9%	4.7%	0.0%	1.7%	24.6%
	藤沢台	34.4%	14.5%	3.2%	7.5%	6.5%	6.1%	0.0%	0.8%	27.0%
75 歳 以上	南大伴	27.1%	17.1%	1.6%	15.8%	2.6%	8.2%	5.0%	3.3%	19.3%
	藤沢台	27.7%	17.3%	0.8%	10.6%	6.3%	4.7%	1.0%	1.7%	29.9%

表 3.4 年齢層別の将来における自動車の利用意向

年齢層	地域	増える	変わらない	減る	利用 しない	独立性 の検定
44 歳 以下	南大伴 (N=36)	19.4%	75.0%	2.8%	2.8%	p 値： 0.014
	藤沢台 (N=92)	41.3%	43.5%	4.3%	10.9%	
44 歳～ 64 歳	南大伴 (N=141)	4.3%	38.3%	41.1%	16.3%	p 値： 0.481
	藤沢台 (N=155)	8.4%	39.4%	36.1%	16.1%	
65 歳～ 74 歳	南大伴 (N=71)	4.2%	14.1%	23.9%	57.7%	p 値： 0.331
	藤沢台 (N=56)	1.8%	8.9%	37.5%	51.8%	
75 歳 以上	南大伴 (N=27)	7.4%	11.1%	14.8%	66.7%	p 値： 0.466
	藤沢台 (N=23)	0.0%	4.3%	8.7%	87.0%	

表 3.5 年齢層別の将来における路線バスの利用意向

年齢	地域	増える	変わらない	減る	利用 しない	独立性 の検定
44 歳 以下	南大伴 (N=36)	2.8%	11.1%	0.0%	86.1%	p 値： 0.377
	藤沢台 (N=92)	5.4%	20.7%	4.3%	69.6%	
44 歳～ 64 歳	南大伴 (N=141)	14.9%	19.9%	0.7%	64.5%	p 値： 0.183
	藤沢台 (N=155)	25.2%	16.8%	0.6%	57.4%	
65 歳～ 74 歳	南大伴 (N=71)	23.9%	4.2%	2.8%	69.0%	p 値： 0.101
	藤沢台 (N=56)	35.7%	12.5%	1.8%	50.0%	
75 歳 以上	南大伴 (N=27)	33.3%	11.1%	0.0%	55.6%	p 値： 0.689
	藤沢台 (N=23)	30.4%	0.0%	0.0%	69.6%	

(2) 将来のモビリティに対する見込み

ここでは、将来（10年後）のモビリティに対する見込みに関する特性を見る。表3.4に将来における年齢層別の自動車（運転）の現状に比した利用頻度の増減見込みを集計した結果を示す。表3.1と同様にそれぞれの年齢階層において地区ごとに各項目の構成割合に関する独立性の検定を行った結果（p値）を表の右端に示している。自動車に関しては、44歳以下のみで両地域で利用見込み

の増減に有意な差がある（有意水準5%）といえる。44歳以下では、藤沢台で自動車の利用頻度が「増える」と回答している割合が高いが、表3.3から現状において44歳以下の自動車の選択率が南大伴に比べて低いことから、現在において自動車の利用頻度が少ない人の将来的な自動車の利用意向が高いことを表していると考えられる。また、両地区のデータをあわせて、年齢階層別の将来の自動車の利用意向に関する構成割合に対する独立性の検定を行った結果、有意水準1%で差があることが確認された（p値：0.00）。年齢階層が上がるにつれて、将来的な自動車の利用が「増える」と回答した割合が減少し、また近い将来高齢者となる44歳～64歳においては、将来的な自動車の利用が「減る」と回答した割合が最も高くなっていることがわかる。

次に、自動車の代替手段となり得る路線バスの将来的な利用意向を表3.5に示す。独立性の検定の結果を見ると、地区によって各項目の構成割合に有意な差が見られる年齢階層はないことがわかる。自動車の場合と同様に両地区のデータをあわせて、年齢階層別の将来の自動車の利用意向に関する構成割合に対する独立性の検定を行った結果、有意水準1%で差があることが確認された（p値：0.00）。どの年齢層においても、「利用しない」という回答割合が最も高いものの、45歳以上の年齢階層では「増える」という回答割合が44歳以下と比べて高いことから、将来的に自動車の代替手段として路線バスを捉えている人が少なからず存在することが推察される。サンプル数の制約があるものの、75歳以上の被験者については、3割以上がバスの利用が増えると回答している。これは、現状自動車を利用している層からの転換であるのか、徒歩・自転車利用層からの転換であるのか、今後分析を進めることが望まれる。

4. 将来の自動車利用削減意向に関する要因分析

本章では、将来（10年後）の自動車利用削減意向を決定する要因を分析する。

まず、将来の自動車（運転）の利用頻度削減意向に影響を及ぼす要因を把握するために、数量化理論Ⅱ類を用いた分析を行った。将来（10年後）における現状と比べた自動車（運転）の利用頻度に関する質問で「減る」あるいは「利用しない」という回答を「利用削減意向」、それ以外の回答を「利用削減意向なし」として、この2つを外的基準とした。説明変数として自動車の利用頻度、日常生活を送る上での自動車の必要性、将来における送迎してもらえる人の有無、性別を採用した。分析結果を図4.1に示す。相関比0.312、的中率が82.6%であり、まずまずの精度のモデルであるといえる。アイテムレンジならびに偏相関係数から、現状における自動車の利用頻度が将来における利用削減意向に及ぼす影響が最も強く、現状における利用頻度が週3回以上の場合は利用削減意向がないといえる。次いで、自動車の必要性が及ぼす影響が大きく、現状において自動車の必要性を感じていない場合は、将来的にも利用削減意向が強いといえる。将来の送迎者の有無及び性別に関してはアイテムレンジ、偏相関係数とも小さく、本調査の結果からは、将来の利用削減意向に強い影響を及ぼさないといえる。

図4.1より現状における自動車（運転）の利用頻度が将来における自動車の利用削減意向に最も強い影響を及ぼすことから、現状における自動車（運転）の利用頻度に影響を及ぼす要因を数量化理論Ⅰ類により把握する。目的変数として、表3.2により換算した自動車の利用率を、説明変数として外出頻度、路線バスに関する満足度、日常生活を送る上での自動車の必要性、性別、年齢を採用した。分析結果を図4.2に示す。モデルの当てはまりに関しては、自由度調整済み決定係数は0.278、自由度調整済み重相関係数は0.528となった。アイテムレンジ及び偏相関係数に着目すると、自動車利用頻度に最も影響を及ぼしているのは外出頻度であり、外出頻度が少なくなるにつれて自動車の利用頻度が少なくなるといえる。次いで影響を及ぼしているのは、路線バスに対する満足度であり、カテゴリースコアから満足度が高いほど自動車の利用頻度が少なくなることがわかる。ここで着目すべきは、路線バスの満足度に関して「わからない」というカテゴリーのみスコアが正の値をとることである。路線バスの満足度において、「わからない」という回答と路線バスの利用頻度に何らかの関係があると考えられるので、図4.3に両者の関係を示す。利用頻度により路線バスの満足度は統計的に有意な差が認められ（有意水準1%未満）、利用しない人の「わからない」という回答は他の人の回答割合よりも高いことがわかる。因果関係についてはさらに検討する余地があるが、現状において路線バスを利用しない、あるいは利用頻度が月1回以下の人々が、路線バスの満足度を「わからない」と回答している人被験者の多くを占めることから、現状において路

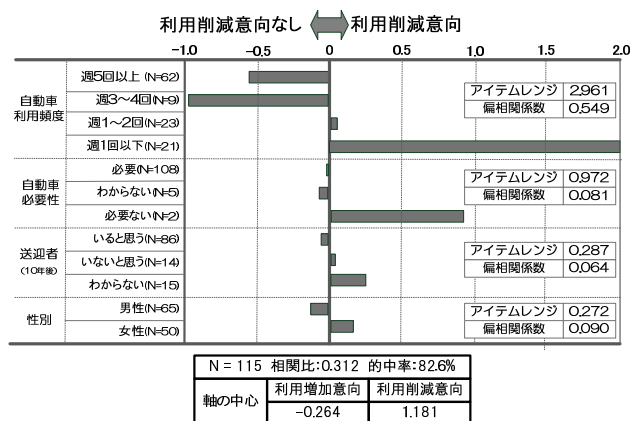


図 4.1. 将来における自動車利用頻度削減意向に関する要因分析

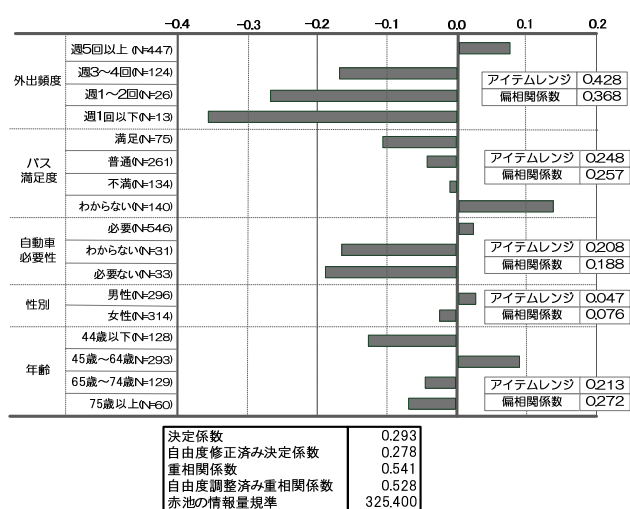
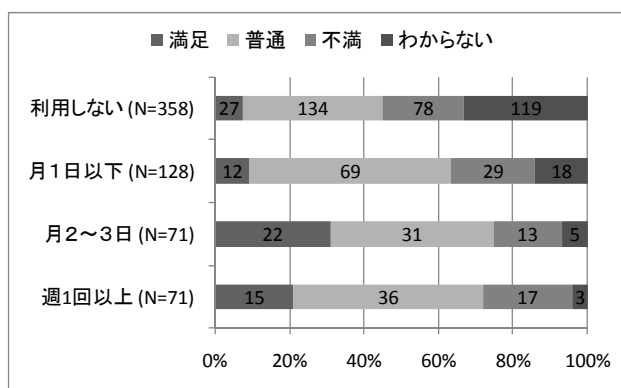


図 4.2. 現在における自動車利用頻度に関する要因分析



※独立性の検定；p値：0.00

図 4.3. 路線バス利用頻度と満足度の関係

線バスをほとんど利用していない層に対して路線バスに乗りしてもらい、そのサービスレベルを理解してもらうことが現状における自動車利用頻度の抑制につながり、ひいては将来における自動車の利用削減につながる可能性があるといえる。このような観点からも、路線バスの利用促進に関する種々の社会実験などの有用性も議論で

きると考えられる。自動車の必要性に関しては、必要性を感じている人ほど自動車の利用頻度が高いことがわかる。さらに、年齢に関しては、44歳～64歳において利用頻度が高いといえる。

5. おわりに

本研究では、持続的な公共交通サービス提供の可能性を議論する上でも、現状に加えて将来におけるモビリティに対する意識を把握することが重要であるという視点から、郊外都市の既成市街地及び新市街地において現状の外出実態及び将来におけるモビリティに関する見込み等に関するアンケート調査を行い、将来の自動車利用意向に影響を及ぼす要因を把握した。

集計分析の結果、現状の外出頻度に関しては年齢階層により有意な差が認められるものの、一部の年齢階層を除いて両地区で有意な差は認められなかった。また、移動手段別の外出頻度に関しては、両地区とも64歳以下では自動車（運転）の選択割合が高く、65歳以上では自動車（運転）の選択率は低下し、自動車（同乗）や徒歩の選択率が高くなった。将来の自動車及び路線バスの利用意向に関しても、一部の年齢階層を除いて両地区で有意な差は認められなかった。また、年齢階層が上がるにつれて、将来的な自動車の利用が「増える」と回答した割合が減少し、また近い将来高齢化を迎える44歳～64歳において将来的な自動車の利用を「減る」と回答した割合が最も高くなり、一方で45歳以上において路線バスの将来的な利用が「増える」と回答した割合が44歳以下よりも高いことがわかり、将来において路線バスを自動車の代替手段と捉えている人が少なからず存在することが推察された。

次に、数量化理論Ⅱ類を用いて将来的な自動車の利用頻度削減意向の要因分析を行った。その結果、削減意向に最も影響を及ぼす要因は現状における自動車の利用頻度であることが確認された。さらに数量化理論Ⅰ類を用いて現状における自動車の利用頻度に影響を及ぼす要因を分析したところ、外出頻度に次いで路線バスの満足度が影響を及ぼすことがわかった。特に、現状において路線バスをほとんど利用していない人の割合が高い、路線バスの満足度について「わからない」と回答した人の自動車利用頻度が高かったことから、現状において路線バスをほとんど利用していない層に対して路線バスに乗車してもらい、そのサービスレベルを理解してもらうことが現状における自動車利用頻度の抑制につながり、ひいては将来における自動車の利用削減につながる可能性が示唆された。ただし、日常的な自動車利用者を対象に、

路線バスの利用を試すように誘導する際には、提供されるサービス水準が利用者のニーズにマッチしているか、という点に注意を払う必要がある。

本研究では、将来を見据えたモビリティの確保を議論するために、現状に加えて将来におけるモビリティに対する意識も尋ねて分析した。しかし、回答の精度を考慮して将来の意向については10年後の見込みの質問に留まっている。したがって、将来意向を把握する方法を検討する必要があるといえる。さらに、今回の調査では現状の交通行動と将来意向の間の因果関係の把握が難しく、今後は特定の地域において継続的な調査を行い、外出状況やモビリティに対する意識・実態を継続的に把握、分析する必要があるといえる。

【謝辞】

本研究の調査を実施するにあたり、富田林市役所の沢田正則氏をはじめ、南大伴町、藤沢台6丁目の皆様には多大なるご協力をいただいた。記して謝意を表します。

【参考文献】

- 1) 宮崎耕輔，徳永幸之，菊池武弘，小枝昭，谷本圭志，喜多秀行：公共交通のサービスレベル低下による生活行動の格差分析，土木計画学研究・論文集，Vol.22，No.3，pp.583-591，2005
- 2) 佐藤眞一，島内晶：高齢者の自動車運転の背景としての心理特性，国際交通安全学会，Vol.35，No.3，pp.59-68，2011
- 3) Linda STEG：持続可能な交通手段－心理学的展望，国際交通安全学会，Vol.31，No.4，pp.14-23，2007
- 4) 横山大輔，藤井啓介，谷口守：ガソリン価格の高騰による個人の自動車利用抑制の実態－運転動機に着目して－，交通工学研究発表会論文報告集，No.28，2008
- 5) 横山大輔，谷口守，松中亮治，藤井啓介：自動車運転の将来的な削減可能性－運転動機に配慮して－，土木計画学研究・講演集，No.38，2008
- 6) 橋本晋輔，藤井啓介，谷口守，松中亮治：車依存型行動群の増加実態とその意識構成，環境システム研究論文集，Vol.36，2008
- 7) 橋本成仁，山本和生：居住地特性から見る運転免許返納者の特性把握，都市計画論文集，46(3)，pp.769-774，2011

FACOTR OF DRIVING CONTINUANCE INTENTION FOR FUTURE AGING
SOCIETY

Hiroshi SHIMAMOTO, Teppei Sugimoto, Nobuhiro UNO and Takehiko DAITOH