

豊田市域の高齢者の交通に関する意識調査

豊田高専 正員 ○ 栗 本 譲
 豊田高専 正員 萩 野 弘
 豊田高専 正員 野 田 宏 治

1. はじめに

我が国は諸外国に例をみない速さで高齢化社会を迎えつつある。高齢化社会を考えると高齢者に蓄積された豊かな知識、経験等を社会に還元する方を考慮することがのぞましい。そのためには高齢者が積極的に社会に参加できる環境づくりが急務と考えられる。

高齢者の積極的な社会参加を妨げているものの一つに、安全な移動手段の確保があげられるであろう。すなわち現在の交通計画では、若齢者を対象とした交通計画であり、高齢者を交通弱者として位置づけ社会のお荷物的な考え方で交通問題进行处理する方が考えられていた。本研究は高齢者の立場から都市内道路交通はどうあるべきなのか、どのような問題点が存在するのかを明らかにするために豊田市内に在住する50歳以上の人を対象に交通に関する意識調査を行ない分析したものである。

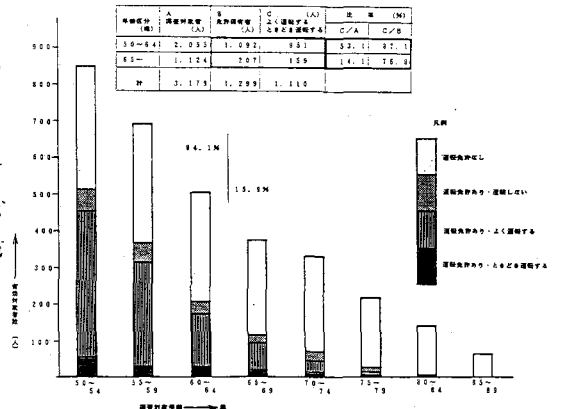
2. 調査の概要

市内の50歳以上の対象者46555人の中から2段階抽出により約7.3%の3394人(1812世帯)を配布対象者とした。調査票は調査員により59年1月25日から2月7日までの14日間で配布留置回収を行った。有効調査票は配布対象者の93.9%の3186票(1735世帯)となった。回答者の内男性の比率は、48.1%女性の比率は51.9%とほぼ全市の構成比率(47.6%, 52.4%)と同じ値を示した。また回答者の内50歳以上人口に占める50~64歳人口は64.6%であるのに対し市全体では64.8%なので得られた標本はほぼ適正な標本と考えられる。調査票は、①個人属性 ②自宅周辺の道路の現況 ③バス運行の現況 ④交通事故の実態 ⑤自動車利用状況 ⑥将来の公共交通機関・自動車交通および道路についての期待 ⑦高齢者になったときの交通手段の7項目(計25設問)に分類される個人票と①世帯の属性と同居中の高齢者を対象とした②外出時の現況 ③交通安全の実態および④高齢者が身体不自由になったときの交通手段についての希望の4項目(計7設問)に分類される世帯票から構成されている。

3. 自動車利用の現況

調査対象者のうち自動車運転免許保有者は1299名(40.8%)であり(図1)、免許保有者率は、50~54歳で60%、55~59歳で53%、60~64歳で41%、65~69歳で31%、70~74歳で19%、75~79歳で11%と加齢とともに減少している。免許保有者のうち、自動車を運転する者の比率は5歳階級で50~54歳で88%以下87、82、69、76%と加齢とともに減少しているが、免許保有率の減少割合より緩やかな低

図-1 自動車運転免許の有無および自動車の利用



下傾向を示している。免許保有者を64歳以上と以下に分け免許保有者と運転する者との比率を求めると、前者は87.1%、後者は76.8%と大きな差がなく加齢の影響が少ない。自動車利用の理由は、年齢階級にはほとんど関係なく“自由に動けるから”が30.5%（727件）と最も多く次いで“仕事で車が必要”の14.5%（346件）と続く。自動車を使用しない理由は、“運転免許を持たない”の42.2%（1632件）と卓越している。

4. 運転を断念する年齢

運転免許を持った調査対象者が自動車やオートバイの運転を何歳まで続ける希望があるのを示したのが表1である。調査対象者が69歳までの運転希望年齢の最頻値は70～74歳代である。しかしより高齢になると調査時年齢より5歳多い年齢になるまで運転することを希望しているようである。なお80歳以上になっても運転することを希望している人が9.8%もいることがわかる。

5. 交通安全等

交通安全・交通事故についての家族との話し合いが88.5%の人達で行なわれているが、話し合いが行なわれていない高齢者が11.4%いる。また、交通安全に関する教育や講話を受講した人達は58.8%と比較的少ない。自宅に身体不自由者がいたとき、世帯主は自分達家族で面倒をみて、その不足分を公共交通機関でもってカバーされることを希望し、公共交通機関を主体にする考え方には否定的である。

6. 自動車運転の評価

50～54歳について見ると“道路が狭い”“舗装が悪い”との要因のレンジが高く道路の幾何構造が運転しやすいとの総合評価に大きな影響を与えている。これに対して、55～59歳では“道路が狭い”と“歩行者の多さ”の要因レンジが高くなっているが、より高齢化して60～69歳階級では“自分の運転が他の車の迷惑になる”“まわりがらじやまにされる”の要因レンジが大きくなり加齢にともなって道路環境より周囲に与える影響要因を運転しやすい要因として強く意識しているようだ。

7. おわりに

加齢が進むにつれて高齢者の運転免許保有者の激増が推定されるが、保有者の増加にともない自動車運転者数の急増（それもかなりの高齢者まで）が見られるであろう。そこで高齢運転者の特性を十分に加味した交通計画の立案が必要と思われる。また、高齢者を対象とした交通安全教育システムの編成も急務であろう。本研究はトヨタ財団の昭和58年度研究助成により実施したものである。

表-1 自動車運転年齢の限界

調査対象者年齢		50	55	60	65	70	75	80	計
年 齢	～54	～59	～64	～69	～74	～79	～84		
50	4							4	0.32
55	21	4						25	2.00
60	95	57	3					155	12.42
65	118	164	49	15				286	22.92
70	174	140	95	44	15			468	37.50
75	51	26	40	38	24	8		187	14.98
80	19	25	9	10	13	11	3	90	7.21
85	4	5	1	2	0	1	1	14	1.12
90	12	3	1	1	1	1	0	19	1.52
合計	490	364	198	110	53	21	4	1240	100

上段：件数
下段：百分率（%）

表-2 自動車運転している人達の総合評価
（数量化理論2類のRのRANGE）

変 因	年 齢（歳）	50才以下	50～54	55～59	60～64	65～69
道路が狭く、運転しにくい	0.658	0.643	0.747	0.887	0.765	
舗装が悪く、運転しにくい	0.242	0.751	0.137	0.464	0.479	
車道と歩道が分離されていない所が多く、運転しにくい	0.252	0.203	0.085	0.350	0.295	
横断歩道が多く、運転しにくい	0.442	0.354	0.357	0.361	0.542	
一方通行などの通行規制が多く、運転しにくい	0.065	0.302	0.133	0.498	0.629	
速度規制のところが多く、運転しにくい	0.229	0.378	0.095	0.132	0.392	
道路がすずり、運転しにくい	0.386	0.223	0.383	0.399	0.586	
信号が多すぎ、運転しにくい	0.166	0.300	0.478	0.327	0.571	
信号や標識が見にくく、運転しにくい	0.146	0.419	0.133	0.207	0.660	
車が多すぎる、運転しにくい	0.254	0.108	0.176	0.320	0.500	
わらわ車が多く、運転しにくい	0.400	0.500	0.314	0.456	0.606	
自分の運転が周囲の車の迷惑になることがあるようだ	0.043	0.249	0.057	0.008	0.562	
まわりがすずりにまじえられたり、アラクションを喰らわれたりするところがある	0.261	0.133	0.377	0.497	0.906	
他の車のスピードが速すぎる、運転しにくい	0.362	0.589	0.488	0.174	0.081	
歩行者が多く、運転しにくい	0.546	0.629	1.348	0.374	0.608	
自転車が多く、運転しにくい	0.579	0.168	0.325	0.615	0.610	
オートバイが多く、運転しにくい	0.158	0.262	0.402	0.038	0.369	
夜間、照明が暗く、運転しにくい	0.385	0.497	0.307	0.441	0.806	
歩道の運転は危険である	0.256	0.332	0.127	0.178	0.196	
子供のマナーが悪く運転しにくい	0.126	0.103	0.203	0.372	0.372	
標 本 数		990	402	282	158	82
相 関 比		0.444	0.426	0.556	0.614	0.874