

パーソントリップデータからみた高齢者の交通特性の都市間比較

中部大学 正会員 磯部友彦
 " 学生会員 水 明洋
 " 非会員 斎藤英治
 " 非会員 ○ 山口和義

1. 研究目的

本研究は、都市施設や交通サービス状況の異なる都市間で高齢者の交通特性がどのように異なるかを調べたものである。

2. 研究方法

用いるデータは第3回中京都市圏パーソントリップ調査データ¹⁾である。よって分析対象地域は中京都市圏内の5都市（名古屋、豊田、岡崎、春日井、一宮）とした。また、表1で定義する個人属性²⁾に分類して分析を行う。表2に分析サンプル数を示す。なお名古屋は千種区と昭和区のみを取り上げた。

表1 個人属性による階層分類²⁾

階層	分類条件
就業者	19歳以上60歳未満の就業者
無職者	19歳以上55歳未満の無職者・主婦
学生	19歳以上60歳未満の学生と 18歳で免許保有している学生
生徒・ 児童	17歳以下の生徒・児童と 18歳で免許保有していない生徒・児童
高齢者	55歳以上の無職者と 60歳以上の全ての人

表2 分析サンプル数（上段：拡大前トリップ数、下段：構成比(%)）

対象都市	名古屋*	豊田	岡崎	春日井	一宮	5都市計
就業者	10556 (51.0)	36712 (55.0)	9158 (53.5)	14354 (53.9)	8506 (55.6)	79286 (54.1)
無職者	2155 (10.4)	7474 (11.2)	1874 (11.0)	3187 (12.0)	1483 (9.7)	16173 (11.0)
学生	884 (4.3)	2051 (3.1)	493 (2.9)	680 (2.6)	429 (2.8)	4537 (3.1)
生徒・ 児童	3974 (19.2)	15673 (23.5)	3774 (22.1)	6283 (23.6)	3082 (20.1)	32786 (22.4)
高齢者	3119 (15.1)	4829 (7.2)	1814 (10.6)	2138 (8.0)	1796 (11.7)	13696 (9.4)
計	20688 (100)	66739 (100)	17113 (100)	26642 (100)	15296 (100)	146478 (100)

*名古屋は千種区・昭和区のみ

3. 高齢者交通特性の都市間比較

1) 外出率と生成原単位(表3)

外出率をみると、名古屋は5都市平均より高く、豊田はそれより低い。他の3都市は平均と大差ない。

生成原単位をみると、ネット値では豊田と一宮が

平均より大きく、また、グロス値では名古屋と一宮が平均より大きい。

豊田についてみると、市内の公共交通サービス水準が低いことから外出率を低下させていると考えられる一方、外出する人は自動車利用などにより多くのトリップを行っているものと考えられる。

2) 交通目的構成比(図1)

高齢者の交通目的構成比は各都市共通で、帰宅、業務、買物、通勤、レクリエーションの順に多く、他の目的は少ない。都市別にみるとその構成比の差はあまり見られないが、豊田、一宮では業務、名古屋、岡崎、春日井では買物の割合が若干多い。

3) 代表交通手段分担率(図2)

図2には比較のために就業者の分担率も併せて示す。名古屋、春日井では鉄道、バスの分担率が高く、他の都市では自動車分担率が高い。また、就業者と比較すると、高齢者の自動車運転の割合が低く、自動車同乗の割合が高い。これは公共交通サービス水準の違いが反映されており、サービス水準の低い都市では自動車利用が多い。とくに高齢者は免許保有率の低さとの身体機能の低下から自動車同乗割合が高くなっているものと考えられる。

4) 交通所要時間(図3)

各都市とも所要時間が30分以内の構成比が大半を占めているが豊田、岡崎、一宮では名古屋、春日井に比べ若干その割合が高い。これは道路交通混雑の影響が現れていると考えられる。

4. 今後の課題

今後は、トリップチェーン分析により、高齢者の交通行動の空間的分布の把握を試みる。

注1) 中京都市圏総合都市交通計画協議会データ管理委員会より借用した
 注2) 竹内伝史・福島利彦:市民モビリティ分析指標としての最遠到達距離とトラフィックプリズム, 日本都市学会第39回大会報告要旨, pp.44-46, 1993

表3 外出率と生成原単位

対象都市	名古屋	豊田	岡崎	春日井	一宮	5都市平均
外出率	55.9%	48.2%	52.4%	52.5%	52.3%	52.3%
生成原単位(グロス)	1.58	1.40	1.47	1.47	1.56	1.50
生成原単位(ネット)	2.83	2.91	2.80	2.80	2.98	2.86

*名古屋は千種区・昭和区のみ

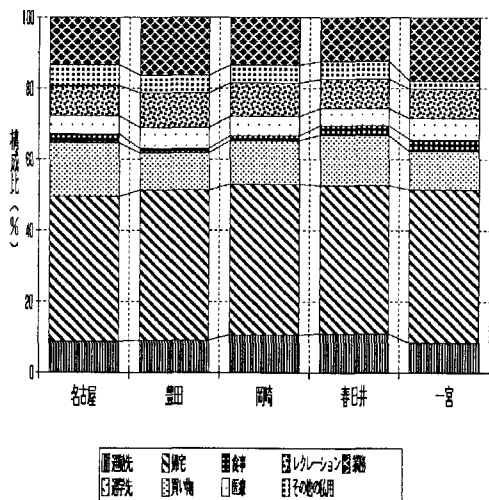


図1 都市別交通目的構成比

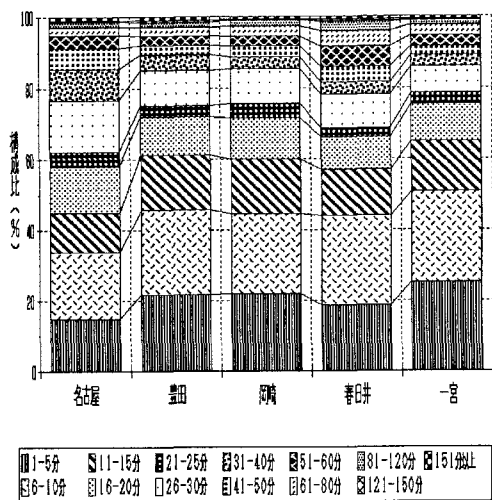
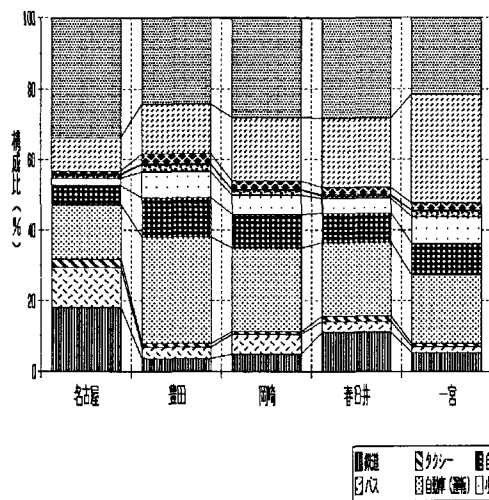
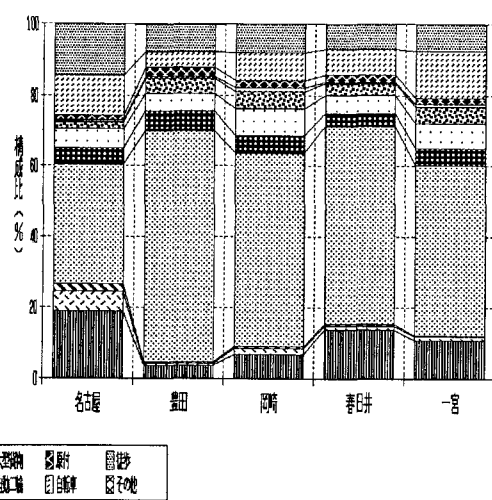


図3 都市別交通所要時間



a) 高齢者の場合



b) 就業者の場合

図2 都市別代表交通手段分担率