

パーソントリップから見た高齢者の交通特性

名古屋工業大学 学生員 ○今井 一三
名古屋工業大学 正会員 藤田 素弘
名古屋工業大学 フェロー 松井 寛

1. はじめに

現在、我が国における高齢化の傾向はますます速度を上げ、2010年には高齢者人口が全体の2割を占めるものと予想されている。そのような高齢社会を迎えるにあたって、これからの交通政策のあり方を考える上でも、高齢者の交通行動の一般的特性を知ることは重要であると思われる。

本研究では、中京都市圏パーソントリップ調査データなどをもとに、高齢者の交通行動を分析するものである。

2. 高齢者の交通需要に与える影響

平成3年のパーソントリップ調査データをもとに、高齢者を年齢、住居地域や、就業者、免許保有者であるか、世帯人数は何人か、といった個人属性別に外出率と生成原単位を整理し、外出率や生成原単位が高齢者のどのような属性に影響を受けているかを検討した。

まず、最初にそれぞれの属性区別に外出率について比較をおこなった。年齢区分は5歳ごとに、65歳～、70歳～、75歳～の3区分、住居地域区分は、都心(中区)・市街地(中区以外名古屋市内)・周辺部(名古屋市内のデータ全範囲)の3区分、世帯構成区分は、単身世帯・2人世帯・3人以上世帯の3区分に分類した。

就業者	70.0%	都心	55.4%
非就業者	38.0%	市街地	49.0%
65歳～	59.4%	周辺部	44.2%
70歳～	48.6%	単身世帯	51.9%
75歳～	31.4%	2人世帯	55.0%
免許保有者	66.8%	3人以上世帯	40.2%
免許非保有者	40.8%		

図-1 個人属性別高齢者の外出率

(図-1)は外出率を比較した結果である。外出率にもっとも差があるのが就業区分別で、仕事を持って

いる高齢者と、持っていない高齢者の外出率の差は32.0%である。続いて年齢区分、免許保有状況の順に差がみられる。まず、この差が大きい程、外出率に影響を及ぼしていると考えた。就業区分がもっとも外出率に影響を及ぼしていることになるが、就業者の大部分が仕事に出かけることを考えると、妥当であると思われる。

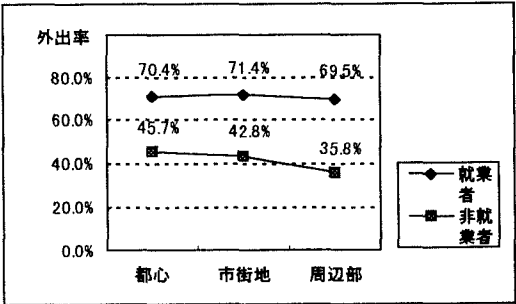


図-2 年齢区分別、就業者・非就業者の外出率

(図-2)は年齢区分別の就業者と非就業者の外出率である。それぞれの年齢区分において就業者と非就業者の外出率に差がみられるが、同時に年齢による変化もみられる。つまりこのことから、就業の有無以外に、年齢の差も外出率に影響を与えていることが推測できる。

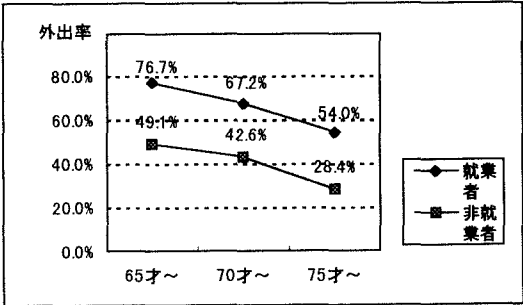


図-3 地域区分別の就業者と非就業者の外出率

(図-3) は地域区分別の就業者と非就業者の外出率を示したものである。就業者と非就業者の外出率に差はみられるものの、地域による差はほとんどみられない。よって、地域区分が外出率に及ぼす影響はないとみなしてもよいであろう。

就業者	2.99	都市部	2.68
非就業者	2.63	市町村	2.66
65歳～	2.88	周辺部	2.88
70歳～	2.74	車庫世帯	2.64
75歳～	2.59	2人世帯	2.78
免許保有者	3.15	3人以上世帯	2.78
免許非保有者	2.62		

単位:トリップ/人日

図-4 個人属性別の生成原単位(ネット)

生成原単位についても同様の操作をおこなう。

(図-4) は個人属性ごとに原単位(ネット)について比較した結果である。これによると、原単位にもっとも影響すると考えられるのが免許保有状況であり、次いで、就業の有無、年齢の順となっている。

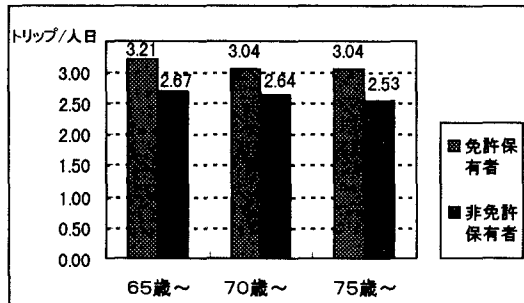


図-5 年齢区分別にみた免許保有状況別生成原単位(ネット)

(図-5) は、年齢区分別にみた免許保有者と非保有者の生成原単位であるが、この図から、年齢による差がほとんどないことがわかる。つまり、原単位には、外出率と違って年齢による影響が小さいことが読みとれる。

3. 高齢者の利用交通手段

高齢者の自動車免許保有率は現在も伸びており、平成3年時点における免許保有率は前期高齢者で25.9%、後期高齢者では7.3%となっている。

(図-6) は、高齢者の免許保有状況別交通手段の利

用割合である。免許保有者は6～7割が自動車の利用でその大部分が自分で運転している。それに対して、免許を持っていない高齢者は、徒歩、二輪車を利用している人が多く、マストラの利用も免許保有者に比べるとかなり多い。

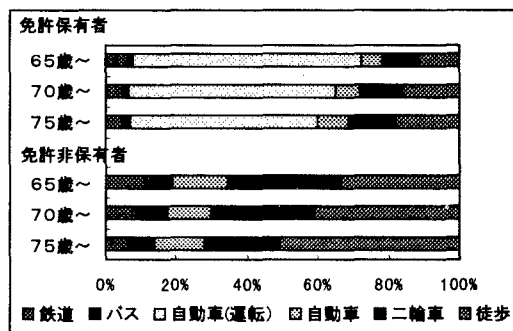


図-6 高齢者の免許保有状況別交通手段の利用割合

免許の有無による高齢者の移動目的の違いを見ると、免許保有者は非保有者に比べて「出勤・業務目的」のトリップが大きいことがわかる。このことから、高齢ドライバーの中には、工作上必要に迫られて自動車の免許を持つ高齢者も多いのではないかと考えられる。しかし、近年主婦のドライバーが急増しているのと同様に、仕事を持たない高齢者においても、生活面や趣味的理由によってドライバーが増加すると予想され、高齢者個人の交通手段選択の自由度が増すことによって、交通に変化をもたらすと考えられる。

4. まとめ

本研究では、中京都市圏のパーソントリップデータをもとに、高齢者のどのような個人属性が交通に影響を及ぼすかを探った。その結果、外出率には就業の有無、年齢といった要素が影響し、生成原単位には免許の有無などの影響が大きいことが推測できた。また、交通手段においても、免許を持っている人と持っていない人で利用形態がかなり異なり、免許を持っている高齢者は自動車の利用が非常に多いことがわかった。

[参考文献] 第3回中京都市圏パーソントリップ調査報告書
中京都市圏総合都市交通計画協議会