

高齢者の交通に関する一調査

近畿大学理工学部

大阪府立工業高等専門学校

大阪大学工学部

正員○三星昭宏

正員 高岸節夫

正員 塚口博司

1. はじめに

我が国では、来世紀には欧米をはるかにしのぐ高齢化社会が来るものと予測され、すでに、その徴候が現れ始めている。米国ではトランスポーテーション・ブーム、ライフスタイル、都市構造等をからめた論議もなされてきたようであるが、我が国の交通計画分野では、実態調査と問題把握がはじまったところといえよう。本研究は、アンケート調査により高齢者の交通に関する実態と問題点を把握し、引続くより詳しい調査の課題を探ってみた。

2. 調査について

今回の調査は、パイロット調査としての役割もあわせもつため、居住地を無視して簡便さを重視した調査を行った。対象者は、著者らが属する大学の学生らの55才以上の近親者とし、学生らが配布回収を行なった。従って回答者は関西一円に広く分布しており、サンプルの任意性は必ずしも保証されない

調査時期は昭和59年7月である。有効データ数は1080人である。項目をつぎに示す。

- ①属性、②徒歩環境（徒歩の安全性、道路の評価）
- ③自転車の利用（頻度、目的距離、時間、非利用理由）、④車の利用（頻度、目的、免許）、⑤タクシーの利用（頻度、非利用理由）、⑥外出行動（施設別頻度・交通手段）、⑦就業と交通（就業・非就業理由、勤務地、交通手段、就業と交通の関係）

3. 徒歩

筆者らは高齢者が徒歩に依存する率の高い実態¹⁾を先に指摘した。今回のアンケートでは徒歩に対する意識を設問しており、『好んで歩く』、『好きで

表-1 徒歩に対する好み（高齢者）

選択肢 —— 年齢	好んで 歩く 人(%)	好きで ない 人(%)	その他 人(%)	合計 人(%)
56～60歳	48 (76.2)	13 (20.6)	2 (3.2)	63 (100.0)
61～65歳	239 (81.3)	39 (13.4)	14 (4.8)	292 (100.0)
66～70歳	224 (76.2)	48 (16.3)	22 (7.5)	294 (100.0)
71～75歳	174 (73.4)	48 (20.3)	15 (6.3)	237 (100.0)
76歳以上	106 (66.7)	43 (27.0)	10 (6.3)	159 (100.0)
合計	791 (75.7)	191 (18.3)	63 (6.0)	1045 (100.0)

表-2 徒歩に対する好み（一般者）

選択肢 —— 年齢	好んで 歩く 人(%)	好きで ない 人(%)	その他 人(%)	合計 人(%)
0～20歳	54 (63.5)	25 (29.4)	8 (9.5)	85 (100.0)
21～30歳	53 (72.6)	12 (16.4)	8 (11.0)	73 (100.0)
31～40歳	63 (75.9)	14 (17.8)	6 (7.2)	83 (100.0)
41～50歳	89 (75.4)	21 (17.4)	8 (6.8)	118 (100.0)
51～60歳	64 (85.3)	9 (12.0)	2 (7.2)	75 (100.0)
61歳以上	38 (70.3)	11 (20.4)	5 (9.3)	54 (100.0)
合計	359 (73.6)	92 (18.9)	37 (7.6)	488 (100.0)

Akihiro MIHOSHI, Setsuo TAKAGISHI, Hiroshi TSUKAGUCHI

ない』を選択するようにした。その結果を表-1に示す。また、大阪市内で一般の人に同じ設問をアンケートした結果を比較の意味で表-2に示す。高齢者は、全体に若い人に比べ歩くことが『好き』でもあるようである。50才～70才でそれが強く、70才以降はまた減ってくる。徒歩環境の整備は、高齢者に大きな意味があることを示している。

4. 車利用

車に関して、『自分で運転』、『乗せてもらう』、『乗ることがない』にわけて設問した結果を表-3に示す。『自分で運転』が少なくなるのは70才以降である。60才代で、2割前後の人が運転する機会を持っている。そのうち頻度が『毎日運転』という人が39%を占め、70才以降で減少しているもののなお26%を占めている。『毎日運転』している人の全体に占める割合は6%程度と少ないが、免許の保有率が低いためであり

現在の中年・若年層が高齢者となる将来、大量の『毎日運転』者が出てくるものと思われる。車の利用頻度が大きく減らない60才代と、頻度が減るものの4/1が毎日運転する70才代の2つのグループに対するその評価が論議となろう。

5. 都心へのアクセス

買物・娯楽で、都心へ行く頻度を設問した結果を表-4に示す。都心へ『月1回以上』行く人は全体で約6割を占める。ここでも70才が区切りとなっているようで、『都心へ行かない』人は、70才代で半数以上に増える。郊外へ『行かない』人の割合の54%にくらべ、都心へ『行かない』人は43%と少なくなっている点が興味深く、若年層をおもな対象とした現在の都心の展開に対する問題を投げかけているように思われる。

6. まとめ

高齢者の交通問題をまとめると以下のようなだろう。1) 高齢者の歩行環境問題、2) 高齢ドライバー問題、3) 都心問題、4) 就業と交通問題、5) 郊外居住高齢者の交通問題、6) その他(都市構造、ライフスタイル等)。今回の調査ではこのうち、1)～4)をとらえようとし、1)2)については一定の知見も得られ、今後の詳しい調査の方針も得られたが、3)4)については必ずしも成功していず検討課題である。

(参考文献)(1) 三星; 高齢者と交通計画、交通科学 Vol. 14, No1 (投稿中)

表-3 自動車の利用

選択肢 年齢	自分で 運転する 人(%)	乗せて・ もらう 人(%)	乗ることが ない 人(%)	両方とも ある 人(%)	合計 人(%)
56～60歳	18 (28.6)	34 (54.0)	10 (15.9)	1 (1.6)	63 (100.0)
61～65歳	59 (21.5)	155 (56.6)	47 (17.2)	13 (4.7)	274 (100.0)
66～70歳	52 (18.6)	160 (63.3)	47 (16.8)	13 (7.2)	274 (100.0)
71～75歳	20 (9.0)	140 (57.3)	55 (24.9)	6 (2.7)	221 (100.0)
76歳以上	7 (4.5)	119 (75.8)	27 (17.2)	4 (2.5)	157 (100.0)
合計	156 (15.7)	608 (61.2)	186 (18.7)	44 (4.4)	994 (100.0)

表-4 娯楽・買物で京阪神の都心へ行く頻度

頻度 年齢	行かない 人(%)	月一回 人(%)	月二回 人(%)	月三回 人(%)	月四回 以上 人(%)	合計 人(%)
56～60歳	23 (37.1)	25 (40.3)	7 (11.3)	0 (0.0)	7 (11.2)	62 (100.0)
61～65歳	89 (32.0)	104 (37.4)	37 (13.3)	14 (5.0)	34 (12.2)	278 (100.0)
66～70歳	107 (37.4)	99 (34.6)	41 (14.3)	14 (4.9)	25 (8.7)	286 (100.0)
71～75歳	113 (50.9)	47 (21.2)	33 (14.9)	10 (4.5)	19 (8.6)	222 (100.0)
76歳以上	104 (66.4)	29 (18.5)	12 (7.6)	6 (3.8)	6 (3.8)	157 (100.0)
合計	436 (43.4)	304 (30.2)	130 (12.9)	44 (4.4)	91 (9.0)	1005 (100.0)