

中年層の交通に関する調査研究

近畿大学大学院 学生員 ○吉田 宗久
 近畿大学理工学部 正 員 三星 昭宏
 近畿大学理工学部 正 員 高石 博之

1. はじめに

我が国では、将来急速な高齢化社会が起こると予測されている。そこで近年そのような高齢化社会に対処するためのさまざまな研究・報告がなされている。本研究もその一つであり中高年者対象のアンケート調査の結果を用いて、将来高齢者となる中年層後半(40～59歳)と、現在の高齢者(60歳以上)の交通の特徴について述べるものである。

2. 調査の概要

使用したデータは、昭和59年に大阪交通科学研究会高齢者班が行った高齢者対象のアンケート調査の結果と、昭和61年に中年者対象として筆者らが行ったアンケート調査の結果を併せたものである。回答者はどちらも筆者らの属する大学の学生の近親者であり、居住地域は関西一円に広がっている。今回はそのうち図-1に示すような大阪を中心とした地域の回答者を用いている。回答者の年齢別性別サンプル数は表-1に示す。

3. 外出

回答者の外出率を『日常の買物』『娯楽や買物で繁華街へ』『行楽地へ』の目的別にそれぞれ示したのが図-2である。『日常の買物』を見てみると中年層の女性の外出率が非常に高く年齢層が上がるにつれ外出率も低くなるようである。『娯楽や買物で繁華街へ』においては、中年層から男性では70歳代、女性では60歳代まで安定した外出率を示している。『行楽地へ』は、男女共60歳代が最も多いようであり、高齢者の余暇時間の多さから考えても当然のことであろう。高年齢になるにつれ外出率が低下する要因として高齢者のもつ身体的な問題と、交通行動に影響を与える生活様式が変りつつあることなどが考えられる。特に現在の中年層が外出活性の高い生活様式を持っていることから将来高齢者の外

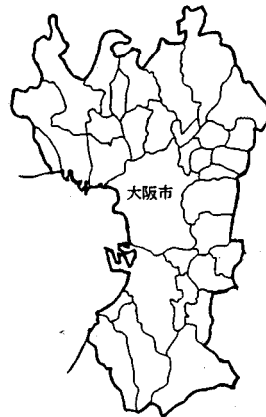


図-1 研究に用いた地域

表-1 サンプル数 人(X)

	40～49	50～59	60～69	70～79	80～歳
男性	137 (48.4)	151 (63.4)	259 (46.9)	175 (47.9)	28 (41.8)
女性	146 (51.6)	87 (36.6)	293 (53.1)	190 (52.1)	39 (58.2)
合計	283 (100.0)	238 (100.0)	552 (100.0)	365 (100.0)	67 (100.0)

Munehisa YOSHIDA, Akihiro MIHOSHI, Hiroyuki TAKAISHI

出行動は増大することが予想される。

4. 交通手段

次に、それぞれの目的について利用した交通手段を示したものが図-3である。『日常の買物』を見ると60歳以下では公共交通よりも自動車の利用の方が多い。しかし、60歳以上になると自動車利用はほとんどなく、公共交通に依存するようである。また、自転車・徒歩交通の割合が全体の50%を越えており、その中でも年齢層が高くなるに従って徒歩交通が増え、自転車交通が減っていることがわかる。『娯楽や買物で繁華街へ』でも60歳以上になると自動車利用は減少し、公共交通への依存が80%を越えている。『行楽地へ』では年齢層が高くなるに従って自動車の利用が減り、それとは逆に公共交通の利用が増えている。ただし他の目的と比べると高齢者の自動車利用の割合が多いようである。これは、だれかに乗せてもらう高齢者がかなり含まれているからであると思われる。現在の40歳代、50歳代の人にとって自動車は重要な交通手段であり、将来彼等が高齢者となったときもその傾向は続くであろう。

5. まとめ

高齢者人口の自然増加が急速に進むなかで、日常の交通がモータリゼーション化された40歳代、50歳代の中年者は加齢とともに高齢者となってゆく。このことは、高齢者ドライバーの大幅な増加を意味しており、これは将来大きな社会問題となるであろう。それに対処するため、それに関わるソフト・ハードの両面からの対応が必要である。また、身体的な理由から自動車利用が出来ない高齢者は公共交通に依存するであろう。これに対しても鉄道・バスターミナルの整備、輸送サービスの向上など対応策を検討する必要がある。

参考文献

- 1) 吉田・三星・高石：大阪都市圏における高齢者交通の特徴について、土木学会第41回年次学術講演会講演概要集 第4部

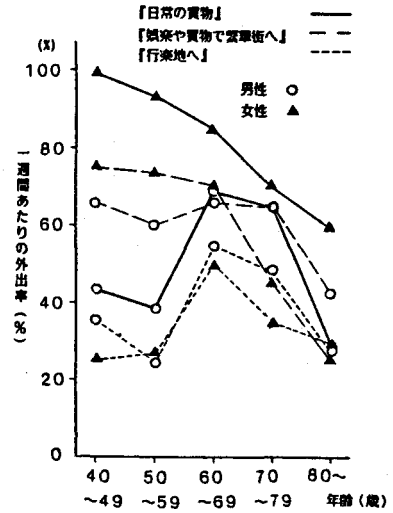


図-2 年齢層別外出率の変化

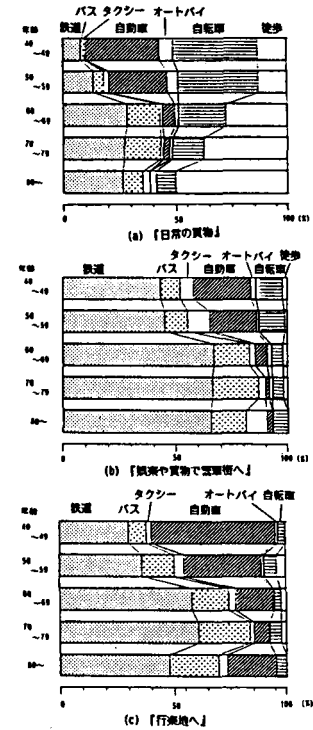


図-3 利用交通手段