

高齢者のモビリティ評価について

近畿大学理工学部 正員 三星 昭宏

近畿大学大学院 学生員○加藤 晴久

近畿大学理工学部 学生員 埴生 健一

近畿大学理工学部 学生員 中嶋 健

1. はじめに

1990年代の今、高齢者（65歳以上）の占める総人口比が12%（平成2年厚生白書）になり、わが国は本格的な高齢化社会に突入した。このまま増え続けると21世紀初頭には16%を超えることが予想されている。このような情勢下で高齢者が安全で、いつでも安心して外出できるような交通システム構築が必要となってきた。また、これからは高齢者が「保護」されるだけでなく、積極的に彼らが参加できるような社会の実現も必要となってくる。

本研究では、羽曳野市において交通機関に関する実態調査を行い、高齢者の行動（各交通機関の利用状況など）を把握し、高齢者のモビリティを評価して交通の改善課題を考える。その際、加齢効果を詳しくみるために、若・中年者と比較する。従来の研究では、比較群として若・中年者を同時調査したものは少ない。

2. モビリティ評価の方法

従来高齢者のモビリティは、交通手段の利用頻度、平均トリップ数などの実態数からのみ評価されていた。しかし、交通手段の自由度やその交通手段を使わない理由、交通改善後の外出効果予測などの潜在需要を含む分析が必要と思われる。この構造を図1、図2に示す。

以下では高齢者モビリティの加齢効果、及び潜在需要を中心に分析する。

3. 調査の方法

このような問題意識をもとにアンケートを作成した。内容を大別すると、交通に関する意識、施設利用調査、トリップ調査である。項目は、1) 個人属性、2) 各交通機関（徒歩、二輪車（単車・原付、自転車）、自動車、タクシー、バス、電車）について、3) 交通意識、4) 羽曳野市内の施設利用状況、5) パーソナルトリップ調査、である。

調査対象者は、羽曳野市に居住する一般市民と市内にある113の老人クラブである。一般市民は無作為に1,000名抽出し、老人クラブは1クラブ5～6名の割合で計600名にアンケートを配布し、後日回収した。

回収状況は、一般市民585名（有効回答数552名）、老人クラブ480名（465名）で、回収率は58.5%（55.2%）・81.3%（77.5%）となっている。

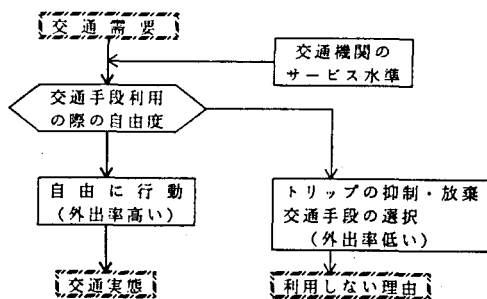


図1 問題の構造

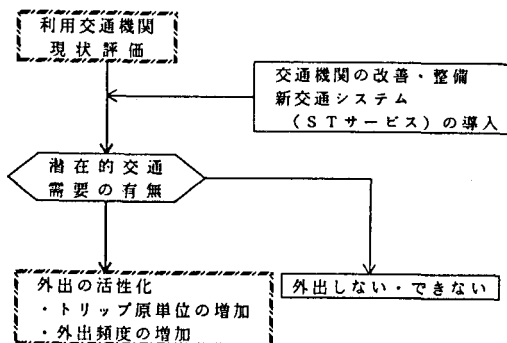


図2 潜在的交通需要

4. 結果と考察

以下に、調査項目1)、2)、3)の集計結果を示す。

(1) 年齢別特性

交通機関別の外出率は、徒歩・タクシー・バスを除いて加齢とともに低下していき、75歳以上で大きく低下している。

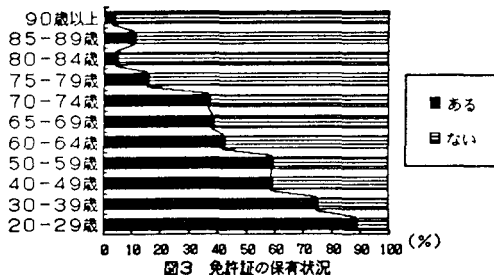
徒歩については、若・中年者から徐々に高くなっていき、75歳ぐらいから大きく低下している。タクシー・バスにおいても加齢とともに高くなっていき、75歳を境にして低下し始めている。

「どうしてその交通機関で外出しないのか」の問いで、全年齢で、「他の交通手段を使うから」、「その交通機関を使う用事がないから」という答が多く、65歳以上の人で「利用するのに不自由・困難がある」という身体的な理由が多くなっている(表1)。

表1 交通機関を利用しない理由
(全交通手段合計) (人)

	身体的	他の理由
20 - 29歳	2	52
30 - 39歳	7	79
40 - 49歳	6	79
50 - 59歳	8	66
60 - 64歳	10	77
65 - 69歳	26	111
70 - 74歳	23	99
75 - 79歳	9	75
80 - 84歳	31	30
85 - 89歳	23	14
90歳以上	62	22
合計	207	704

また、自動車については、免許保有率が60～64歳で42.2%、65～69歳で38.2%、70～74歳で36.9%、75～79歳で15.7%となっており高い保有率となっている¹⁾(図3)。さらに60歳以上80歳未満の人の運転状況は、「よく運転する」、「たまに運転する」という人が平均86.5%で高い利用率となっている。以上のことから平均的にいえば75歳が既存の交通機関で外出できる限界と考えられる。

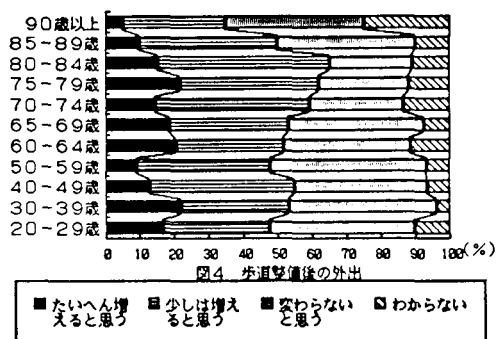


(2) 潜在需要

以下の整備が行われた場合、「外出が増えると思うか」について設問した。(⑤、⑥は60歳以上)

- ①電車の整備 ②バスの整備 ③車道の整備
- ④歩道の整備 ⑤低床式のバスの導入後
- ⑥運賃割引タクシーの導入後

その結果若・中年者では③、①の順で「増える」と答えた人が多く、高齢者では年齢により差があるが全体的にみて⑥、④、⑤、③の順で多かった。このことより若・中年者は、利用回数の多いものの整備を希望し、なお一層の外出を希望しているようである。高齢者は、低床式のバス導入よりも歩道整備で希望が高いのは、特殊な対策でなく社会基盤整備の充実に希望していると考えられる(図4)。



5. まとめ

以上の調査結果より、

- ①身体的な理由により75歳前後を境にして外出率が低下している。
 - ②いままで高齢者(65歳以上)といわれていた人が、若・中年者と変わらない行動・意識をとるようになってきた。
 - ③高齢者のモビリティ対策は、特殊なものではなく一般的な社会基盤整備が重要。
- といえる。これらの状況から、高齢者の外出率向上には、既存の交通機関でも身体的困難さを感じさせない整備が効果的だと思われる。モビリティ評価の結果の詳細については当日発表する。

最後に、調査に御協力くださった羽曳野市民並びに羽曳野市に深く感謝の意を表す。

1) 三星昭宏ほか 「高齢者の交通に関する調査」

交通科学Vol.16 No.2 59～64 1987