

近畿大学理工学部 正会員○北川博巳
近畿大学理工学部 正会員 三星昭宏
近畿大学大学院 正会員 大瀬 功

1.はじめに

これからの我が国は全人口に高齢者の占める割合が高くなり、他諸国でも類をみない超高齢社会を迎えている段階にある。これまで外出の少ないとされる高齢者の外出制限をこれからはなくし、ハイモビリティ社会を作って活性を高めてゆかねばならない。今後人口の高齢化を見越し、質・量ともに整備してゆく必要がある中で高齢者交通の特性をとらえ、潜在的な交通需要を顕在化させることは課題である。そのためには、高齢者は何が要因で外出が増加してゆき、施策によりどれくらい効果があるのかについて把握せねばならない。本研究は高齢者を取り巻く状況から潜在交通が顕在化するような環境を考え、潜在交通需要が顕在化するような施策についての一つの段階として、現状からこれを把握することを目的とする。

2.高齢者の潜在的交通需要の要因

高齢者の外出を制限する要因はいくつかあり、これまで高齢者の外出実態をとらえた研究もいくつかある。しかしながら、高齢者の外出が増加するための要因についてあまり系統立てて考えたものは少ない。これからの高齢者交通を考えてゆく上で、生活様式の変化は見逃せない要因であり、その一部として雇用や余暇施設の充実といった問題も見てゆく必要があると思われる。そこで、高齢者の潜在的交通需要に関係するような項目を整理する意味で図-1 のように高齢者の潜在交通を顕在化させる要因を大きく6つ考慮した。本研究では、過去に実施した調査からこれらの事項は影響があるのかについて調べることを目的とする。

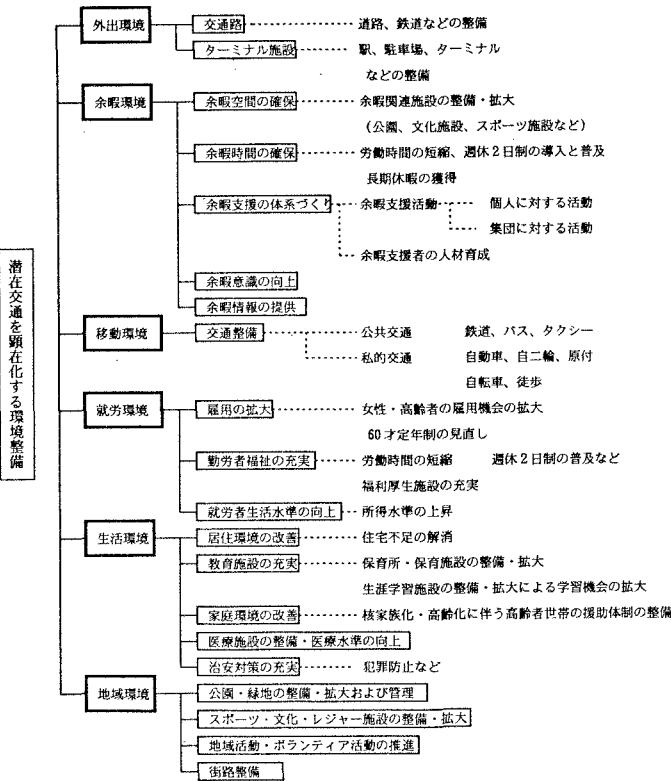


図-1 高齢者の潜在交通を顕在化させる要因

3.羽曳野市における高齢者交通の現状

つぎにこれらの要因が高齢者の交通にどれくらいの影響を及ぼしているのかを羽曳野市で実施された調査よりいくつかの要因について見る。この調査は羽曳野市在住の一般市民・高齢者を対象に、平成3年に実施され、回答数は1014サンプルである。この調査はとくに、交通機関を利用

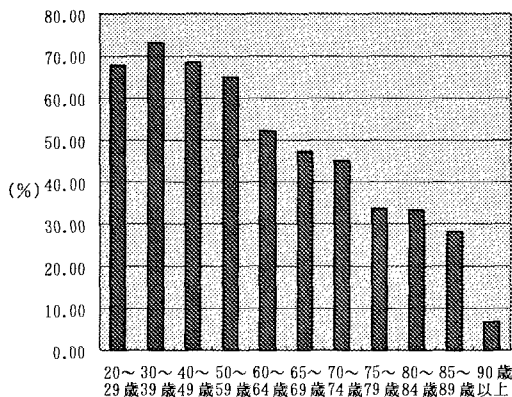


図-2 年齢別の外出頻度

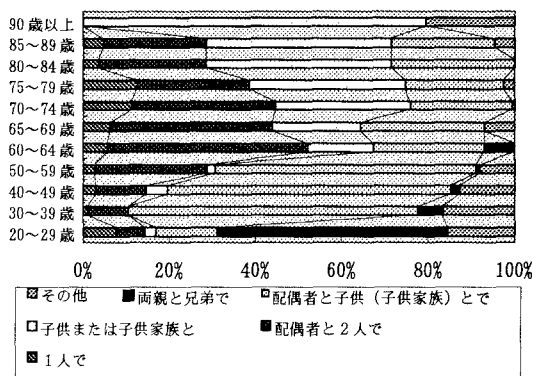


図-3 同居者の形態

を利用する上で何らかの身体的困難があるかどうかについての設問があるのが特徴である。まず、図-2 は高齢者の外出頻度を年齢層別に見たものである。従来の研究からもわかっているが、加齢とともに外出頻度が落ちており、後期高齢者では 30%前後となっている。また、生活環境の一部として、図-3 は年齢を軸に現在の同居家族について聞いたものである。60 歳を境として、配偶者と子供という生活様式から、配偶者と二人で・子供または子供家族と同居へと変化している。また、図-4 は就労環境の一部として、就労の有無と外出頻度との関係について見たものである。どの世代でも共通して言えるが、無職者よりも有職者の方が外出頻度が高い。とくに、75 歳以上の後期高齢者は、その差が多く、就労に関する環境によって外出の活性は高まってくるものと思われる。つぎに、交通の環境として、年齢層別に交通機関利用時に困難があるかについて設問した結果を示す。各交通機関とも加齢とともに身体的困難が理由で、困難を感じる割合が高くなっており、外出の低下に結びついているものと思われる。

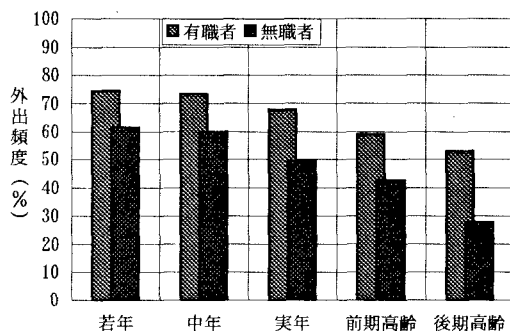


図-4 就労の有無別の外出頻度

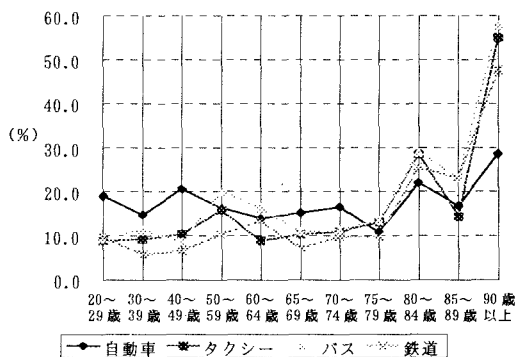


図-5 交通機関における交通困難の有無

4.おわりに

本研究では、高齢者の潜在的交通需要を顕在化させるための要因を 6 つ考察した。実際の調査結果をもとにこれらの要因が高齢者の外出にどれくらい影響を及ぼしているかについて生活要因・移動要因・就労環境の観点から見た。今回はいくつかの現状を把握しただけにとどまったが、今後は高齢者の送迎交通の形態や高齢者世帯に対する交通サービスについて、また、図-1 の生成要因の階層図についてさらに考察し、どのような施策が高齢者交通にどれくらいのインパクトを与え、交通活性が高まってゆくのかについてさらに系統立てて考えてゆく必要がある。

<参考文献>

三星・新田：交通困難者の概念と交通需要について，土木学会論文集 No.518,pp.31-42,1995.