

1. はじめに

我が国の交通機関の多くは健常者を対象としたものであったが、高齢化率の増加とノーマライゼーション思想の普及に伴い、高齢者・障害者の使いやすい方向に整備されつつある。具体的には、エスカレーターやスロープなどの物理的なバリアフリー化がすすめられており、政策の中での位置付けも高まっている。しかし、設備投資には多額の費用がかかること、物理的なバリアフリー化には財源の制約から限界があることを考慮すれば、高齢者のモビリティを高めるためには、ハード整備のみならず、それを補完する施策を検討する必要がある。そういった施策の1つとして、本研究では交通費助成に着目し、その効果を把握する。

2. 豊中市の交通費助成事業

交通費助成に関しては、これまで秋山らが東京都のシルバーパスの効果について検討を行っているが¹⁾、本研究では、ケーススタディ地区として豊中市を取り上げる。同市では、寿回数乗車券・カードという交通費助成事業が行われている。この制度は70歳以上の高齢者を対象に電車のプリペイドカード2000円分あるいはバスの回数券11枚分を1000円引きで購入できるというものである。また、電車のプリペイドカードは「スルッとKANSAI」という鉄道・バス共通6社1局で行っているストアードフェアカードシステムのエリア内の路線で使用可能である。

3. 調査の概要

豊中市全域を対象として1998年12月に、訪問配付・回収形式のアンケート調査を実施した。配付にあたっては、町丁目単位の地域を駅からの距離とバス路線の有無を考慮した交通サービスレベルにより、5つのグループに分類し、市全域での各グループの住民数の割合(10:15:4:9:1)に応じて無作為に60地区を、さらに各地区ごとに25世帯を無作為に抽出した。また、各世帯における回答対象者は、年齢が高い人から順に2人になるように調査票に明記するとともに訪問時に口頭でその旨を説明した。配付数は1,423世帯2,846票であり、そのうち有効回収数は971世帯1,638票(有効回収率57.6%)であった。

帯1638票(有効回収率57.6%)であった。

4. 現状の外出状況から推察される寿回数乗車券・カードの影響の把握

本研究では回答者を表-1のように分類・定義する。

(1) 目的別外出頻度

それぞれの回答者について目的別に1週間当たりの外出頻度の平均を求め、さらにその和に対するそれぞれの目的の占める割合を算出した(表-2)。

仕事については、寿利用者、非寿利用者は、非寿対象者に比べ低い割合であり、これは70歳以上の回答者の66.7%が無職であることが理由として考えられる。また、通院・療養を目的とした外出は、寿利用者、非寿利用者は、非寿対象者に比べて高い割合を占めており、非寿対象者より健康状態が悪くなっている現状が推察できる。これらは70歳以上の人に共通した傾向である。

一方、趣味・スポーツ・娯楽については、寿利用者の外出の中で占める割合が高いのに対し、非寿利用者は低くなっている。また、外食、観光などの外出頻度については、寿利用者は非寿対象者と比較してあまり差がないのに対し、非寿利用者は低い外出頻度になっている。このような差は、図-4に示す非寿利用者が寿回数乗車券・カードを利用しない理由にも関係していると思われる。

表-1 サンプルの分類

寿利用者	318人(19.4%)	寿回数乗車券・カードを利用している人
非寿利用者	73人(4.5%)	70歳以上で利用していない人
非寿対象者	1247人(76.1%)	70歳未満で交付対象になっていない人

表-2 目的別外出頻度

	仕事	日用品 の買物	非日用品 の買物	通院 療養	外食	趣味 など	観光	その他	合計
70歳以上 (寿利用者)	0.4 9.6	1.6 36.7	0.2 5.4	1.0 21.6	0.3 6.0	0.7 15.4	0.1 1.1	0.2 4.1	4.5
70歳以上 (非寿利用者)	0.7 18.3	1.3 31.4	0.2 4.0	1.2 29.9	0.2 5.2	0.2 4.3	0.0 0.5	0.3 6.4	4.0
70歳未満 (非寿対象者)	2.2 35.2	2.1 33.9	0.4 6.9	0.4 6.3	0.3 8.7	0.5 8.7	0.1 0.9	0.2 3.2	6.0

1週間当たりの外出頻度の平均(上段)
行総数に対する%(下段)

(2) 外出頻度を考慮した外出行動範囲

地図上に、その場所を目的とした外出の1週間当たりの外出頻度を立体棒グラフで示した。これにより、外出頻度を考慮した行動範囲を知ることができる。寿

利用者は非寿利用者に比べ、目的地が多様であり、それぞれの外出頻度も高くなっている。さらに、その傾向は寿回数乗車券・カードが使える範囲内において強いことが分かる。

(3) 交通手段別の利用頻度 (図-2)

寿利用者は非寿対象者に比べ全体の外出頻度が低くなっているが、電車・バスの利用頻度は非寿対象者と変わら変わらない。つまり、電車・バスの利用率が高いといえる。これは、寿利用者が自動車・バイクを保有していない割合が61.4%と高いためでもあるが、寿回数乗車券・カードにより電車・バスの利用が促進されていることも考えられる。一方、非寿利用者は電

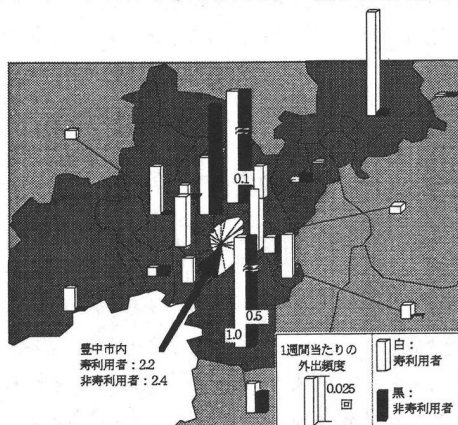


図-1 外出頻度を考慮した外出行動範囲

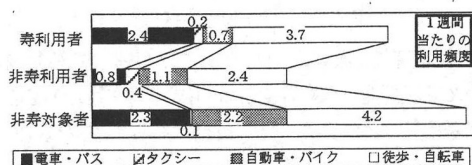


図-2 交通手段別の利用頻度

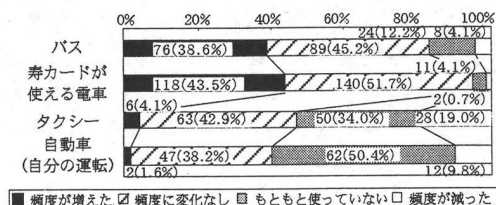


図-3 利用交通手段の変化

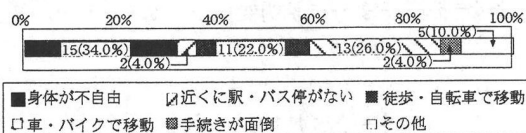


図-4 非寿利用者の利用しない理由

車・バスの利用頻度が低く、タクシーの利用頻度が高い。これは、非寿利用者は寿利用者に比べ、身体面での移動能力が低下している人が多いのではないかと推察される。

5. 寿回数乗車券・カード利用前後の変化の把握

(1) 外出目的とその頻度変化

寿回数乗車券・カードの利用目的と目的別の外出頻度の変化をみると、非日用品の買物、外食、趣味、ハイキングなどの外出頻度が増えたと答えている人が大きな割合を占めている。つまり、交通費の負担感を減少させることにより、生活に潤いを与えると思われる外出が誘発されていることを示しているといえる。

(2) 利用交通手段の変化 (図-3)

バス、寿カードが使える電車の利用頻度が増えたと回答している人が高い割合を示している一方で、タクシー、自分が運転する自動車の利用頻度が減ったと答えている人が高い割合を示している。このことから、寿回数乗車券・カードを利用することにより、電車・バスの利用が促進され、その利用はタクシーや私的交通手段からの転換を含んでいるものと考えられる。

6. 非寿利用者の状況把握

ここまでで、寿利用者と非寿利用者との傾向が異なる点がいくつか見られていることから非寿利用者に着目して状況を分析した。非寿利用者の利用しない理由について示したものが図-4である。「徒歩や自転車移動するため」、や「車・二輪で移動するため」と公共交通を積極的に利用しないことを理由にしている人が半数近くいる。その一方で、「身体が不自由であるため」を選んでいる人が34.0%であった。このことは、現状の公共交通が利用できない人が存在していることを示している。

7. まとめ

(1) 寿回数乗車券・カードは寿利用者の外出意欲およびモビリティの確保に役立っており、生きがいの向上につながっていることが推察される。

(2) 現状の公共交通では十分に対応しきれない人が存在している。つまり ST サービスなど他の交通サービスが必要である。

【参考文献】

1) 太田政彦、山川仁、秋山哲男：シルバーバスによる高齢者の外出行動への影響について、1994年