

自動車中心の交通対策としての交通行動選択性の分析

～高齢者世帯のパターン～

佐賀大学大学院工学系研究科土木工学専攻 学生会員 矢野 貴士
 八多 智史
 正会員 外尾 一則

1. はじめに

1) 背景と目的

地方都市における自動車中心の交通は様々な観点から改善がもたれている。自動車中心の交通改善を図る施策において交通システム自体を考えることが成されてきた、本研究ではそれらのシステムが本当に適しているか検証することが必要であると考え、その分析のための世帯類型の中でも特殊世帯となる高齢者世帯の交通行動選択の分析を行う。今回の研究では高齢者世帯についての分析を行うこととするが、これは将来日本が向かえるであろうとされている高齢化社会において、将来の交通システムのあり方が高齢者にとって適切なものでなくてはいけないことから、現在高齢化が進んでいる地域の世帯の交通行動選択性を分析することは都市の交通を考える上で有効であると捕らえていることによる。なお高齢者の交通行動の中に家族や他の人の手を借りるというパターンが多く見られるようなことから高齢者の交通行動選択において世帯という枠組みで捕らえることが重要であるとする。

2) 概要

対象とする場所を佐賀市の中心部（高齢化の進行の進んでいる地域）の高齢者を含んでいる世帯とし、交通行動選択パターンの抽出を都市PTのデータから一般的な交通行動の実態を、アンケート調査から高齢者世帯の交通行動の実態を調査し分析を行う。サンプル数は489部回収

2. 佐賀市の交通行動の実態

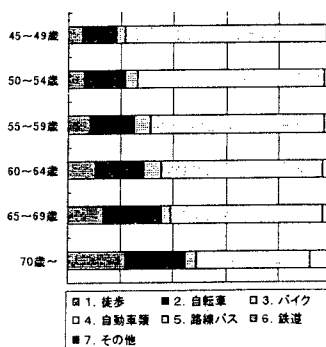
1) 外出

佐賀市における交通行動は外出率が高く高齢層に関しても70歳近くまで高い割合である。

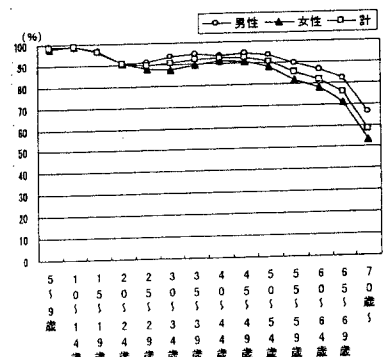
2) 手段

高齢者層でも壮年層と同様に自動車利用が高い、また徒歩以上に自転車の利用が高く高年齢層においても自転車の利用が多い。全体的にバスの貢献度が低い。

年齢階層別手段構成



性・年齢階層別外出率



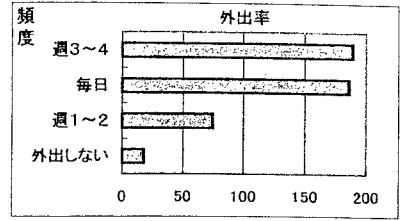
3. 高齢者世帯の交通行動選択の分析（アンケート調査）

1) 高齢者世帯の地域性

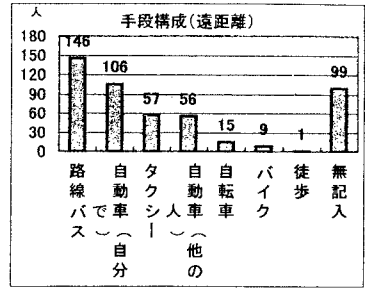
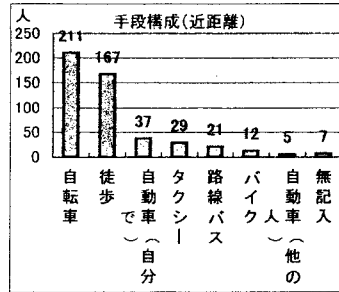
佐賀市において高齢者世帯は佐賀駅を中心とした地域と都市の中心部の周辺に高齢化率の高い地区が集中しているという現状がある。また高齢者の主要な行動施設についても同様の地域に多く点在している。世帯構成は一人世帯が87世帯(17.8%)夫婦世帯が158(32.3%)、子供世帯が94(19.2%)、三世帯世帯で110(22.5%)、その他の世帯が40(8.2%)という結果であった。

2) 高齢者の外出行動、手段構成

高齢者の外出行動に関しては右図で示しているように多くが外出傾向にある。また外出目的は買物(72%)、病院(54%)、趣味(37%)、習い事(17.8%)、仕事(14.7%)が多い。高齢者の特徴的行動である通院に関しては注目すべき点であるといえる。また週の半数以上を外出している割合がかなり高い。



手段構成において近距離での交通手段はほぼ自転車と徒歩で行われている、遠距離での交通手段に関しては自動車の依存が一番多い、さらに人の手に頼る事が多くなっている。



3) 世帯構成の特徴、条件による高齢者の選択性

自分で利用可能な自動車を保有している世帯では9割がた自動車利用を行っている。とくに夫婦世帯では自分で利用可能な自動車を保有している場合が多い。一人世帯、三世帯世帯において自分専用の自動車を保有している率は非常に低い。自動車利用者に関して自動車利用ができなくなった場合の調査を行なったが外出する傾向は高い。またそのときはバスやタクシーを利用すると答えている。現在自動車での送迎をされている高齢者の意識は負担と感じているところが多く、自動車利用者(自分で)と同様にバスに頼るところが大きい。

自動車以外(自)	112人
自動車を利用できなかったら	外出する 97人 外出しない 5人 無記入 10人
どんな手段で外出するか	運転してもらうバス・タクシー 21人 無記入 62人 4人

自動車以外(他)	58人
送迎がなかったら	外出する 41人 外出しない 7人 無記入 10人
どんな手段で外出するか	バス・タクシー 39人 自転車 1人 無記入 1人
送迎に関して	負担をかけていると思う 32人 負担をかけていないと思う 10人 無記入 16人

	一人世帯	夫婦世帯	子供世帯	三世帯世帯
世帯数	87人	158人	94人	110人
自動車保有数	13(15%)	87(55.1%)	65(69.1%)	70(63.6%)
自分で利用できる自動車がある	15%	37.3%	22.3%	13.6%

4. まとめ

自立した交通行動の手段を持つ世帯(夫婦世帯)とそうでない世帯(一人世帯・三世帯世帯)との自動車利用に関する差があらわれた。また自動車を利用できない場合の交通行動の選択手段はバスに頼るところが大きいことも重要なポイントとなる。今後は世帯構成別の交通行動選択の詳細な分析、バスのサービス条件の影響による交通行動の選択性についての分析を行う。