

秋田大学 正 員 清水浩志郎

秋田大学 学生員〇本 正直

1. はじめに

近年、来たるべき高齢化社会に対し、様々な問題点が提起され、検討され始めている。交通計画の面でも、高齢者の積極的な社会参加を支援するため、そのモビリティを確保することが重要であるとの視点から、高齢者の交通行動実態の調査・分析が行なわれている。

本報告では、高齢者の交通選択に関する意識調査に着目し、これまで主にパーソントリップ調査等の交通実態調査で把握されてきた高齢者の交通挙動を意識面から定性的分析を加えることによって、より適確に把握したいと考えている。

2. 交通に関するアンケート調査

昭和54年に実施された秋田都市圏パーソントリップ調査から得られる高齢者の目的別（帰宅目的を除く）、代表交通手段別発生集中量を図-1に示した⁽¹⁾。高齢者の交通量を全体と比較すると、目的別では通勤が減少し私事が増加、交通手段別では自動車が増減し徒歩・二輪車とバスが増加していることが特徴としてあげられる。

しかし、今後高齢化社会の進行に伴い、高齢者の就業率も増加する傾向にあり、運転免許や自家用車の保有率も上がると想像できることから、高齢者の通勤目的や自動車利用のトリップは増加すると予想される。そこでまず高齢者の通勤交通に注目し、分析を行った。

データとしては、上述のパーソントリップ調査と同時に行なわれた「交通に関するアンケート調査⁽²⁾」から、秋田市内在住者のうち通勤・通学していると答えた9659人分の原票データを用いた。

通勤・通学に自家用車を利用している人は、60歳未満では44%に達するが、60歳以上では14%と極めて少ない。（図-2）

これらの人々が自家用車を選択した理由を表-1に示した。これによれば、60歳未満の若年層では「通勤・通学以外の目的にも利用できるから」24%、

図-1 高齢者の目的別、代表交通手段別発生集中交通量の構成比

(a) 目的別（帰宅目的を除く）

60歳以上 (2305T.E.)	通勤 14.8%	業務 24.6	私事 60.6
全 体 (854.6千T.E.)	23%	通学 1.5	23

(b) 代表交通手段別

60歳以上 (3940T.E.)	徒歩・二輪車 63.3%	自動車 21.0	バス 12.2
全 体 (1424.3千T.E.)	52%	38	7.3

※T.E.; トリップ・エンド数

図-2 通勤・通学に自家用車を利用しているか

60歳未満 (9183人)	利用している 4071人(44.3%)	利用していない 5115(55.7)
60歳以上 (476人)	67人 (85.9%)	409 (85.9)

表-1 通勤・通学に自家用車を利用している理由

	60歳未満	60歳以上	計
通勤・通学以外の目的にも 利用できるから	2378人 (23.6%)	40人 (22.3%)	2417人 (23.6%)
所要時間が少なくてすむから	2061 (20.4)	33 (18.4)	2094 (20.4)
天候に左右されないから	1327 (13.2)	26 (14.5)	1353 (13.2)
マストラでは不満だから	1752 (17.4)	21 (11.7)	1773 (17.3)
決まった時間に到着できるから	983 (9.7)	29 (16.2)	1012 (9.9)
乗り換えをしなくてもよいから	608 (6.0)	8 (4.5)	616 (6.0)
歩く距離が少なくてすむから	388 (3.8)	10 (5.6)	398 (3.9)
費用が安いから	232 (2.3)	8 (4.5)	240 (2.3)
その他	355 (3.5)	4 (2.2)	359 (3.5)
計	10084 (100.0)	179 (100.0)	10263 (100.0)

*3項目までの重複回答を許しているため、
合計はサンプル数と一致しない。

「所要時間が少なくてすむから」20%、ついで「マストラでは不満だから」17%が多い項目である。通勤以外（例えば業務目的）にも利用するために自家用車を選択している人も多いと思われ、単純に「所要時間」だけを自家用車選択の説明要因にはできないといえる。

これに対して60歳以上の高齢者では、「通勤以外の目的にも利用できるから」22%、「所要時間が少なくてすむから」18%がやはり多いが、ついで「決

まった時間に到着できるから」(16%)という時間に関係する項目があげられている。これより高齢者の通勤目的でみた場合、機関分担の説明要因として「時間」は比較的影響しているようである。

次に、通勤・通学に鉄道または路線バスを利用している人が鉄道・バスを選択した理由を表-2に示した。60歳未満では「運転免許や車を持っていないから」の21%、「近くに駅またはバス停があるから」の20%が回答の多い項目である。「免許や車がない」が多いことから、免許や車の所有率が上がれば、マストラから自動車への転換が増加することも考えられる。これに対して60歳以上では「近くに駅またはバス停があるから」が26%で最も多く、「免許や車を持っていないから」は18%と60歳未満と比較して少ない。このことから、もし免許や車を持っても、高齢者層では若年層と比べるとマストラから自動車への転換はやや少ないのではないとも想像できる。しかしながら、現在の高齢者はモータリゼーションの洗礼を受ける以前の世代であるとも考えられ、来たるべき高齢化社会における高齢者層には現在の中年層も含まれるとすれば、高齢者の自動車利用は増加の方向を向くとも予想される。この問題については今後も詳細な調査・分析が必要であろう。

積雪寒冷地にある地方都市では、夏・冬季の交通手段が変化すると考えられる。そこで図-3で通勤目的における夏・冬季の交通手段分担率を比較した。60歳未満では夏季57%を占めた自転車・バイクは冬季5%まで激減し、替わってバスと徒歩が増加している。これに対し、60歳以上では夏季60%を占めた自転車・バイクは冬季17%と減少してはいるものの、60歳未満と比較すると減少率の低いことが特徴といえる。冬季積雪時における自転車の走行は困難が伴うと考えられるにもかかわらず自転車の利用が比較的多いのは非常に興味深い。また、60歳未満では冬季にわずかながら増加している自家用車が、60歳以上ではやや減少している。高齢者は、積雪した道路あるいはアイスバーン上の運転に比較的自己がないといえそうである。

3. むすび

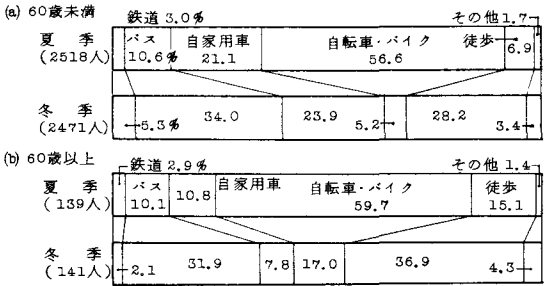
以上のようなことから、高齢者の通勤交通手段選

表-2 通勤・通学に鉄道または路線バスを利用している理由

	60歳未満	60歳以上	計
運転免許や車を持っていないから	845人 (20.6%)	49人 (18.0%)	894人 (20.4%)
近くに駅またはバス停があるから	827 (20.2)	70 (25.7)	897 (20.5)
他に適当な手段がないから	624 (15.2)	32 (11.8)	656 (15.0)
決まった時間に到着できるから	504 (12.3)	40 (14.7)	544 (12.4)
費用が安いから	446 (10.9)	34 (12.5)	480 (11.0)
所要時間が少なくてすむから	437 (10.7)	29 (10.7)	466 (10.7)
道路が混雑して自家用車では いらいらしたり事故の危険があるから	129 (3.1)	6 (2.2)	135 (3.5)
勤務先・通学先に 適当な駐車場がないから	105 (2.6)	2 (0.7)	107 (2.4)
家族の者が車を使うから	94 (2.3)	5 (1.8)	99 (2.3)
その他	91 (2.2)	5 (1.8)	96 (2.2)
計	4102 (100.0)	272 (100.0)	4374 (100.0)

*3項目までの重複回答を許しているため、
合計はサンプル数と一致しない。

図-3 夏季、冬季の通勤交通手段の差異
(夏季・冬季間で変化ありとした人のみ)



択時の意識については、若年層と極端な差異はないものの、高齢者なりの特徴についていくつかの点が示唆された。本報告では高齢者の交通に関する意識に対し、通勤目的に着目したが、今後他の目的についても調査・分析を進めたいと考えている。

(参考文献)

- (1) 清水・本木；「高齢者の交通行動に関する調査・分析」，都市計画別冊昭和58年度学術研究発表会論文集(18)，pp.421～426，昭和58年11月，(社)日本都市計画学会
- (2) 「昭和55年度秋田都市圏パーソントリップ調査報告書〈交通実態・モデル解析編〉」，pp.127～138，昭和56年3月，秋田県土木部都市計画課秋田都市圏パーソントリップ調査事務局