

IV-38

高齢者のアクティビティに影響を与える要因について

秋田大学 学生員 ○加藤 裕康 秋田大学 正 員 木村 一裕
東邦技術㈱ 正 員 伊藤 登志広 秋田大学 正 員 清水浩志郎

1. はじめに

高齢者の交通を確保することは、高齢者の様々な活動を維持するために必要不可欠なことである。このような高齢者の交通確保の課題に対して、これまでは、おもに交通サイドからの対策や検討がなされてきている。しかしながら、人々の諸活動は活動を行う施設と、そこまでのアクセス手段から構成されているものであり、アクセスの改善という交通サイドからの視点だけでなく、その対局にある都市計画サイドからの視点も必要である。すなわち、都市施設の密度や配置によって高齢者の交通需要がどのように変化し、また交通における負荷がどの程度軽減されるのかといった考察や、主要施設が都市中心部に集約されたコンパクトな都市構造が高齢者のアクティビティやモビリティにどのように影響するのか、といった都市計画サイドの視点と交通計画サイド双の視点からの考察が必要である。

本研究では高齢者のアクティビティ、ひいては生活の充実度に影響を与える要因として都市の規模や都市構造、さらに公共交通のサービス水準が、高齢者の交通としてどのようにあらわれ、さらには高齢者の生活にどのような影響を与えるかという観点から分析を行い、高齢者に住み良い都市の在りようや、交通サービスの在りようについて考察することを目的としている。

2. 高齢者の交通や生活に対する分析の視点

高齢者に住み良い都市や交通を考える視点として、本研究では高齢者の生活を豊かにする活動がどれだけ含まれているかという視点から表-1のような点に着目している。

1)の高齢者の生活の豊かさについては、高齢者の交通目的を表-2に示すように、福祉に関わる目的、生活に関わる目的など、そのゆとりの程度に基づいて分類し分析を行う。

以上のような目的のために、本研究では仙台都市圏、青森都市圏、郡山都市圏のパーソントリップデータを用いて、高齢者のアクティビティに影響を与える要因について考察した。各都市圏の概要ならびに、トリップに関する主要な結果を表-3に示している。3都市圏の相違点としては、とくに人口規模の違いや、郡山都市圏の高齢者の外出率が低いこと、また郡山都市圏のみ高齢者のための公共交通料金優

表-1 研究の着目点と分析項目

着目点	分析項目
1)高齢者の生活を豊かにする活動がどれだけ含まれているか	外出時間の内訳
2)高齢者の1日の時間中に自由に利用できる時間がどれだけあるか	外出に要した時間
3)派生需要である交通のためにどれだけの時間が割かれているか	外出時間の内訳 第1トリップ時間
4)どれだけ効率的な移動ができているか	複数トリップの多さ 第1トリップ時間
5)どれだけ移動性が高いか (主要施設の密集度が低い)	交通範囲
5)高齢者のための公共交通対策はどんな効果をもたらしたか	施策の有無別にみた 項目の比較

表-2 3都市圏の概要

	仙 台	青 森	郡 山
実施年度	平成4年	平成2年	昭和61年
都市圏人口	140万人	29万人	46万人
都市圏面積	2,188km ²	692km ²	1,360km ²
大ゾーン数	44	8	45
小ゾーン数	234	21	253
被験者総数	93,183人	20,154人	43,780人
高齢者数	10,989人	2,271人	4,797人
高齢者率	11.8%	11.3%	11.0%
高齢者就業率	19.4%	15.6%	21.1%
同免許保有率	20.6%	13.6%	14.2%
平均トリップ数	2.80回	2.68回	2.86回
同外出率	50.2%	50.4%	40.5%
高齢者への公共交通料金の優遇政策	70歳以上 地下鉄とバス (78%)	70歳以上 バスのみ (70%)	なし

表-3 ゆとり度による交通目的の分類

小	0. 外出なし	目的の場	含む場合
ゆとり	1. 福祉に関わる目的	目的の場	含む場合
度	2. 生活に関わる目的	目的の場	含む場合
↓	3. ゆとりに関わる目的	目的の場	含む場合
大	4. 職業に関わる目的	目的の場	含む場合

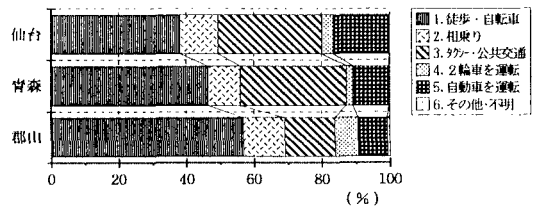


図-1 高齢者の代表交通手段

遇政策がないことがあげられる。代表交通手段の構成比も、図-1に示すように郡山都市圏では徒歩・自転車が、公共交通の分担率が低くなっていること、また仙台都市圏では自動車の分担率が高いことが特徴である。

3. 高齢者の生活の豊かさに関する分析

(1)分析に用いるデータの抽出

高齢者の代表的かつ日常的な交通行動特性を把握

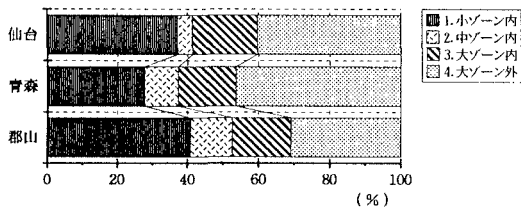


図-2 高齢者の移動範囲

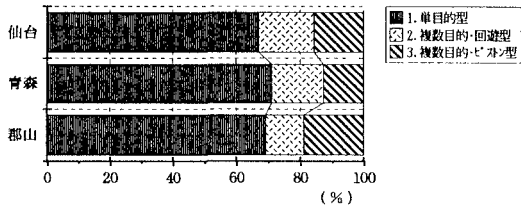


図-3 高齢者のトリップパターン

するため、①非就業、②運転免許非保有、③交通が自宅から発生し自宅で終了する、の3つの条件のもとデータの抽出を行った。この結果、条件に適合する高齢者は、仙台3,113人（高齢者人口の28.3%）、青森770人（同33.9%）、郡山1,086人（同22.6%）となった。

(2)移動範囲

図-2は、高齢者の移動範囲の構成比を示している。仙台と青森で大ゾーン外への交通が大きくなっているのは、公共交通料金優遇政策によって大ゾーン外へのモビリティ確保が容易なことが一因と考えられる。

(3)トリップパターン

図-3は、高齢者のトリップパターンの構成比を示している。各都市圏ともに単目的型が大部分を占めている。複数目的型の回遊型とピストン型を比較すると、郡山都市圏では効率的な回遊型の移動をおこなっている高齢者は少ない。これは徒歩・自転車での交通が多く、移動範囲が狭いことが影響していると思われる。

(4)外出に要する時間とその内訳

図-4は、各都市圏の高齢者が1日のうちに外出行動に要した平均的な時間とその内訳を示している。外出行動に要した時間は各都市圏ともさほど変わらないが、その内訳についてみると、郡山都市圏では他の都市圏に比べて移動に要する時間が短く、自由に使える時間が多くなっている。このことから、郡山都市圏の高齢者は時間にゆとりのある生活を送ることができると思われる。

(5)第1トリップのトリップ時間

図-5は、トリップパターンが単目的型の高齢者

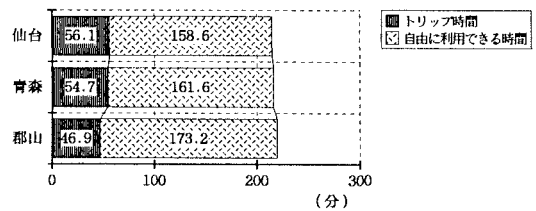


図-4 外出に要する時間と内訳

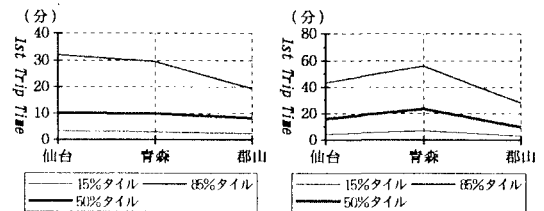
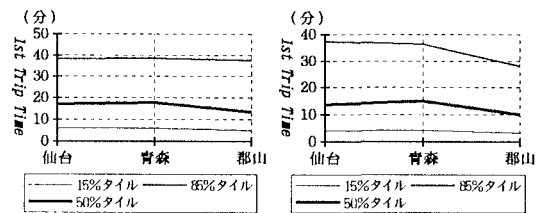


図-5 第1トリップのトリップ時間

における第1トリップ時間を交通目的別に15%、50%、85%タイ尔で示している。福祉交通では都市圏間に差はみられないが、交通のゆとり度が上昇してゆくと、郡山都市圏の第1トリップ時間は他の都市圏のそれと比べて短くなっており、郡山都市圏では交通のゆとり度が上がっても、あまり移動に多くの時間を割かないことを示している。

4. まとめ

本研究では、高齢者の生活の豊かさを交通行動から把握するために分析をおこなったが、興味深い分析結果が得られた。特に郡山都市圏では、

- ①料金優遇政策がないために外出率が低く、外出高齢者も公共交通に依存せず、行動範囲も狭い。
- ②しかし時間的なゆとりは他の都市圏よりも多くなっている。

といった結果が得られた。

今後は、都市内の施設配置状況やゾーンのもつ特性などの都市構造の視点や、高齢者の居住形態や世帯形態などの視点から、さらに研究を進めていく必要がある。