

IV-29

高齢者・障害者の潜在交通需要と交通行動の類型化について

秋田大学 学生会員 ○永井 尚

秋田大学 正会員 木村 一裕

秋田大学 フェロー 清水 浩志郎

1. はじめに

近年、高齢者・障害者のモビリティの確保が重要な課題とされているが、とくに高齢者・障害者の交通需要においては需要の潜在化の状況把握と、これを顕在化させる方法の検討が必要である。しかし、必ずしもすべての潜在交通需要が生活上必須の活動であるとは限らない。他方において、交通需要の潜在化の高い人は、趣味・娯楽などの生活の充実度と密接な関連をもつ活動が少ない傾向にあり、その意味でも、人間として充実した生活を営むにはどのような活動がどれだけ必要かという根本的な認識が必要と考えられる。また高齢者・障害者の潜在的な活動需要、交通需要について、とくに当事者が必要性を認識していないものの把握は困難であるため、直接当事者に潜在活動需要、交通需要について尋ねるよりも、むしろ主体的な活動の内容やその量から高齢者・障害者の多様性、生活の充実度を把握することが、人間として達成されるべき活動量、交通量を理解することに通じると考えられる。

本研究では、高齢者の交通行動を類型化し、多様性を把握するとともに、障害者のモビリティ確保のためにはどのような課題があるのかを検討した。

2. 調査概要

本研究における調査は、高齢者は平成11年7月に秋田県が実施した「交通利用実態ならびに交通ニーズに関する調査」を、また障害者は著者が平成14年1月に実施した「充実した生活を支援する交通サービスの在り方に関する調査」をもとに分析を行った。表1に調査の概要を示している。

表1 調査概要

	高齢者アンケート	障害者アンケート
調査主体	秋田県企画調整部	秋田大学
調査対象	秋田県全域在住の65歳以上	秋田市在住の障害者
調査期間	平成11年7月～9月	平成14年1月～2月
配布数	5000票	200票
回収数	2644票	43票

3. 高齢者の交通行動の類型化について

高齢者の外出を左右する大きな要因として、利用可能な交通手段の有無、健康状態、世帯構成、経済状況等が考えられる。そこで、これらをカテゴリとして数量化Ⅲ類を用いて交通行動の類型化を試みた。

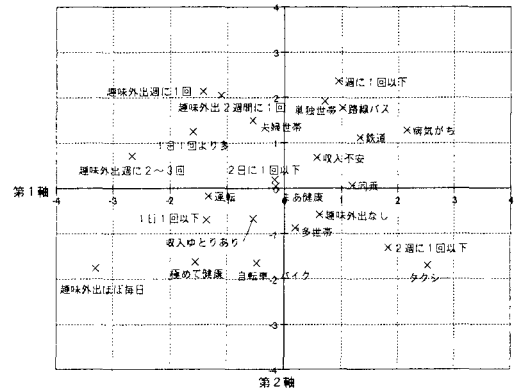


図1 カテゴリプロット

図1はカテゴリプロットを示している。この図より「趣味外出ほぼ毎日」が第1軸の負の位置に布置されたことから、これを『主体的活動量』と解釈した。また「自転車・バイク」、「タクシー」が第2軸の負の位置に布置されたことから、これを『モビリティ度』と解釈した。

表2 類型化Ⅲ類による軸解釈

	軸解釈	固有値	寄与率	累積寄与率	相関係数
第1軸	主体的活動量	0.2907	9.69%	9.69%	0.5392
第2軸	モビリティ度	0.2062	6.87%	16.56%	0.4541

図2はサンプルプロットを示している。これを見るとサンプルの固まりは見られないものの、各象限に幅広く分布し多様な交通形態がうかがえる。そこで、各サンプルを5つのグループに分類した。各グループの特徴としては、グループⅠは主に公共交通を利用し主体的活動が少ないグループ、グループⅡは運転や公共交通で主体的活動量が多いグループ、グループⅢは自動車や自転車・バイクを運転し主体的活動量が多いグループ、グル

ープⅣはタクシーで主体的活動量が少ないグループ、グループⅤは運転や同乗で主体的活動量は中程度のグループであると大別できた。

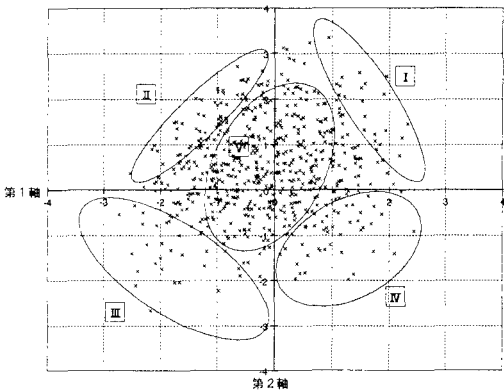


図2 サンプルプロット

表3は各グループの趣味外出における平均外出回数と全目的の平均外出回数を示している。趣味の外出回数が少ないグループⅠ、Ⅳと趣味の外出回数が多いグループⅡ、Ⅲを比較

表3 平均外出回数

	人数比率	趣味外出 (回／月)	総外出 (回／月)
グループⅠ	1%	0.0	14.6
グループⅡ	16%	2.4	20.4
グループⅢ	5%	3.8	17.8
グループⅣ	2%	0.0	6.3
グループⅤ	76%	2.1	18.3

すると月に2～4回の主体的な活動が潜在化している可能性がうかがえる。

4. 障害者のモビリティ確保のための課題の検討

障害者についても高齢者と同様に病院や施設等への外出だけでなく、趣味における外出ができることが生活の質を考える上で重要であると考えられる。現在、介護保険制度が施行され、介護タクシーのような交通サービスが導入されているが、障害者全般に適用されたものではない。またユニバーサルデザインの浸透でノンステップバスが導入されているが、交通バリアフリー法ではワンステップバスも認められている

のが現状である。ここでは比較的外出が制限されやすいと考えられる車いす利用者（6名）に着目し、趣味目的の外出や公共交通の利用可能性について考察した。

(1) 趣味における外出状況

表4は車いす利用者の外出状況を示している。これを見ると自動車の運転のような私的交通手段を利用できない人は利用できる人に比べ、趣味における外出が少ないことがわかる。またアンケートでは「仮に介護タクシーのような交通手段が自由にかつ無料で利用できるとしたら、どのような活動をどのくらいしたいか」を質問している。その結果、運転しない人は交通サービスを利用して外出したいと答えており、介護タクシーのような交通サービスを提供することが潜在交通需要の顕在化の一方策として有効であることを示すことができた。

(2) ワンステップバス、ノンステップバス利用可能性

表4には路線バスの利用、ワンステップバス、ノンステップバスの利用可能性も示している。これを見ると現在運行中の路線バスでは「利用できない」「利用しづらい」と答えている。また、仮にノンステップであったとしても同様な回答をした人がみられた。アンケートではノンステップバスが経由しているバス停まで何らかの交通サービスがある場合についても質問している。その結果、バス停まで何らかの交通サービスがあれば利用できると答える人がおり、バス乗降口の段差だけでなくバス停までのアクセス提供を示唆する結果が得られた。

5. おわりに

本研究では、高齢者の潜在交通需要を把握するひとつのステップとして、交通行動の類型化を行った。また障害者の潜在交通需要の顕在化の方法として、モビリティ確保の視点から検討した。

今後の課題としては、妥当な主体的活動量の決定や障害者データのサンプル数の拡大があげられる。

表4 車いす利用者の外出状況とバスの利用可能性

No.	代表交通	交通費負担	現在		もし交通サービスがあったら		路線バス	ワンステップ	ノンステップ	バス停までの交通サービス有無	
			趣味外出	総外出	趣味外出	総外出				サービスなし	サービスあり
4	同乗	感じない	外出なし	1日1回	週に2回	1日1回より多	△	◎	◎	利用できる	利用できる
12	タクシー	やや負担大	外出なし	週に2回	無回答	無回答	×	○	△	利用できない	利用できる
20	運転	感じない	外出なし	週に1回	外出なし	週に2回	△	△	△	無回答	無回答
23	運転	妥当だ	週に3回	1日1回	週に3回	1日1回より多	△	◎	◎	無回答	無回答
24	運転	やや負担大	週に1回	週に3回	週に1回	1日1回	×	×	△	利用できない	利用できる
43	運転	やや負担大	外出なし	月に2回	月に2回	週に4回	×	×	△	利用できない	利用できる

【記号】◎:無理なく利用できる ○:利用できる △:やや利用しづらい ×:利用できない