

自動車運転が困難になってからの高齢者の公共交通利用に関する考察

東北工業大学 学生会員 ○佐々木 秀平

東北工業大学 学生非会員 畠山 洸多郎

東北工業大学 正会員 泊 尚志

東中田地区社会福祉協議会 非会員 大野 眞知子

仙台市市民局市民協働推進課 非会員 吉川 登

1. はじめに

高齢者の外出の足の確保は全国的な課題となっており、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進めることが求められている¹⁾。高齢者の外出支援の一環として、70歳以上の高齢者にフリーパスの割引、そして自動車運転免許返納者には、さらに手厚い支援を行うという事例²⁾もあるように、一般に行政では、バス等の公共交通機関の利用促進を通じて、外出の足を確保する政策が行われている。

しかしながら、運転が困難になった高齢者は、歩行や移動などの身体機能の低下がみられ始める時期でもあり、そもそもバスや鉄道などの公共交通機関の利用が困難であるとも考えられる。たとえば、75歳を過ぎると歩行速度が急速に低下し、歩行能力の喪失によって生活機能の基本的な要素を失い、生きていく上で他者からの支援が必要とされているという知見がある³⁾。

そこで本研究では、一般の住民を対象としたアンケートを実施し、運転が困難な高齢者の公共交通機関利用の可能性について議論し、移動手段転換に必要な施策について考察することをねらいとする。

2. 調査概要

自動車運転が困難になってからの公共交通利用転換に関する要因を把握するために「公共交通の利便性に対する意識」「外出意欲」「自動車利用への依存」の3つの因子と、「認知・運動・生活機能」の項目を設定し、それぞれ複数の質問項目を調査票に設定した。

調査対象は仙台市東中田地区の住民とした。東中田地区では、地域内にバス路線が4系統通っており、日中は各路線1時間当たり1～2便が運行されている。しかしながら、畑地を含めた広範囲の地域のため、バス停ま

でのアクセスが負担であるという高齢者の声が散見される⁴⁾。

調査方法は、調査票のポスティング配布および郵送回収で、2018年12月26日（水）に配布した。配布部数は2,000部（ランダムサンプリング）とし、回収部数は550部（回収率27.5%）であった。

なお本調査では、被験者世帯でなるべく年配の方にご回答していただくように依頼をした。

3. 調査結果、考察

本章では、被験者の主観に基づき運転が困難であると認識している人（以下、「運転困難者」）の割合を把握するとともに、運転困難者と困難でない人では、公共交通機関の利用に対してどのような要因が影響しているかを分析した。なお本調査では、5件法（全く当てはまらない1～5強く当てはまる）で調査票を設定した。

はじめに、運転困難者の割合を示す。なお、ここで改めて、「運転困難者」を「自動車を運転することは出来るが、身体的には厳しい」という設問において、4と5に回答した人とする。東中田地区では、約15%の人が運転困難であることが分かった。

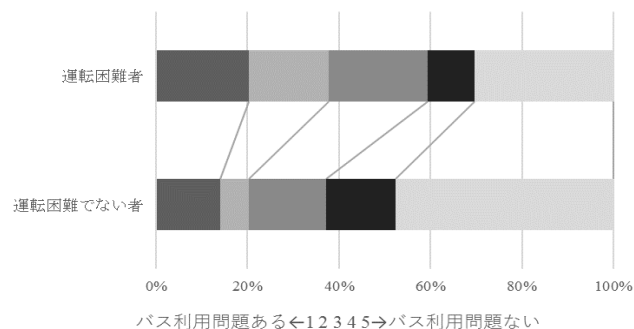


図1 身体的にバス利用に問題を感じている人の割合
次に、「身体的に日常的なバス利用には問題はない」

キーワード 公共交通利用転換, 外出の足, 生活機能低下

連絡先 〒982-8577 宮城県仙台市太白区八木山香澄町 35-1 東北工業大学 TEL 022-305-3533

の設問に対して、運転困難者と困難でない人に分けて集計した。図 1 より、運転困難でない人より運転困難者の方が、身体的にバス利用に問題があると感じている割合が多いということが分かる。以上より、運転困難者は困難でない人よりも、バスを利用するにあたって身体的な負担があると考えられ、運転困難者の中でも公共交通の利用に問題ない人もいるため一概には言えないが、公共交通の利用が難しいと感じている人の割合が多くなっている。

最後に、運転困難者と困難でない者に分けて、公共交通機関の利用に対して、設定した 3 つの因子と認知・運動・生活機能の影響を把握するために共分散構造分析を行った。具体的には、「公共交通の利便性に対する意識」、「外出意欲」、「自動車利用への依存」、「身体機能の低さ」が「公共交通の利用」に影響を与えるという因果関係を想定した。

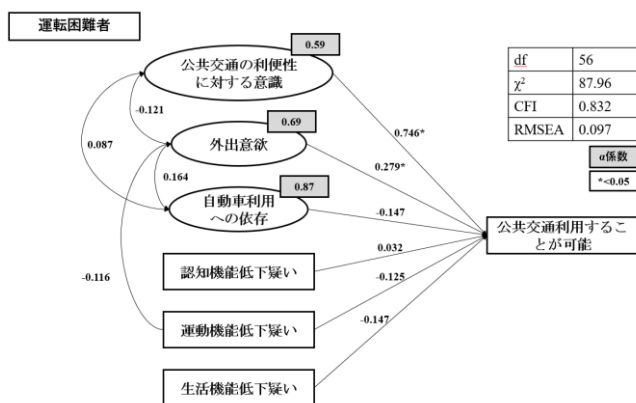


図 2 運転困難者の公共交通の利用に対して影響を及ぼす要因

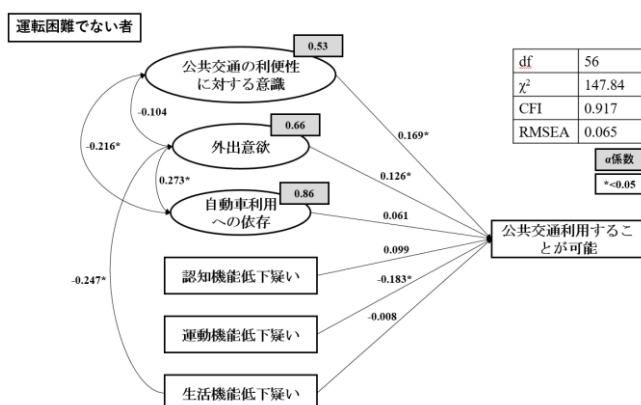


図 3 運転困難でない者の公共交通の利用に対して影響を及ぼす要因

図 2 は運転困難者の分析結果を示している。「公共交通の利便性に対する意識」「外出意欲」から「公共交通利用することが可能」に影響を与えていることが分かった。また、「認知・運動・生活機能低下の疑い」があ

る人から、「公共交通利用することが可能」への影響は見られなかった。以上より、公共交通の利用へは、身体的な機能の低下よりも、公共交通の利便性や外出意欲が影響を及ぼしており、身体的に運転が困難でも、公共交通の利用が可能なことが示唆された。

図 3 は運転が困難でない人の分析結果を示している。「運動機能低下の疑い」がある人は、「公共交通利用することが可能」に負の影響を与えている。これより、運動機能が低下した人は、公共交通の利用が難しいことが示唆される。また、「生活機能低下の疑い」がある人は、「外出意欲」に負の影響を与えている。逆に、「公共交通の利便性に対する意識」「外出意欲」からは正の影響を与えているため、生活機能低下した人に外出意欲が湧くような施策を行うことで、公共交通の利用が可能となることが推測される。

4. まとめ

本研究では仙台市東中田地区の住民を対象としたアンケート結果に基づき、公共交通機関の利用に対して強い影響を及ぼす要因について分析を行った。その結果、自動車運転困難者においては、「公共交通の利便性に対する意識」「外出意欲」が「公共交通利用」に影響を及ぼすことが示唆され、身体機能の低下と公共交通利用の関係性は見られなかった。また、自動車運転が困難でない人は、「公共交通の利便性に対する意識」「外出意欲」の 2 つが「公共交通利用」に影響を及ぼしていることが示唆された。

今回の調査では、運転困難者・困難でない人共に、「公共交通の利便性に対する意識」「外出意欲」の 2 つが公共交通利用に影響していることがわかった。行政としては、利便性の向上と外出を促すような施策を計画していくことで、公共交通の利用が可能な人の割合が増えることが考えられる。

参考文献

- 1) 国土交通省 平成 30 年度交通政策白書
<http://www.mlit.go.jp/common/001237449.pdf>
- 2) 山形県山形市 高齢者外出支援事業
<http://www.mlit.go.jp/common/001237449.pdf>
- 3) 鈴木隆雄：超高齢社会の基礎知識，講談社，2012.
- 4) 佐々木奏ら：外出環境改善のための当事者意識の効果に関する基礎的研究，平成 29 年度土木学会東北支部技術研究発表会講演概要集，IV-41，2018.