

高齢社会における交通インフラ整備のあり方

復建調査設計

正会員 ○黒目真理

広島大学大学院

正会員 杉恵頼孝

広島大学大学院

正会員 大東延幸

福山コンサルタント

正会員 石倉麻志

1. 背景と目的

現在、我が国では死亡率・出生率の低下と平均寿命が伸びたことにより、他の先進国では例を見ないほど急速に高齢化が進んでいる。高齢者人口の増加や核家族化、ライフスタイルの変化などによって、高齢者の外出や自動車利用が増加するであろうと考えられる。それに伴い高齢者の交通事故も増加すると考えられる。高齢者の交通事故の原因として、単に高齢者人口が増加しただけではなく、交通施設が量的に不足していたり施設そのものが高齢者に適していない所がある点等の問題が、高齢者の交通事故の増加にもつながっているとも考えられる。

上記のような交通上の問題のある高齢社会では、これまで研究が行われてきた何らかの身体的に衰えのある後期高齢者（70歳）ではなく、比較的健康ないわゆる前期高齢者（60-69歳）を念頭において研究を進めることが今後必要であると考えられる。

本研究では60歳から69歳の前期高齢者は、70歳以上の後期高齢者と交通施設に関してどのような認識の違いがあるのか、利便性を向上するためにはどのような整備が重要であるかを明確にすることを目的とする。この目的を達成するために高齢者を対象としたアンケート調査を実施した。

2. 調査概要・集計結果

【調査概要】 高齢者が現状の交通施設や交通施設計画をどのように評価し、今後どのような対策を求めているのかを把握することを目的としたアンケート調査を実施した。そこで、高齢者のデータを効率よく収集するためにマツダ（株）の協力によりマツダ（株）OB談話室の会員から対象者を抽出することにした。対象地域は広島県都市圏とその周辺地域を対象とし、広島市中区、南区、東区、西区、安芸区、佐伯区、安佐南区、東広島市（西条町、八本松町、高屋町、志和町）、呉市、廿日市市の4市と府中町、海田町、坂町、熊野町、黒瀬町の5町である。配布数は2000部で回収数は927票（46.4%）であった。

【集計結果】 このデータによる集計は、各交通施設に対する評価が年齢階層別でどのように異なっているの

かを把握することを目的とする。

歩道整備のa-hの8つの項目について特に重要だと思われるものについて3つ以内で回答してもらった。その結果を年齢階層別に図-1に示す。歩道からの放置自転車の排除と歩車道の分離は、各年代の人とも重要視しており、休憩施設の整備は、この8つの項目の中では特に重要だとは考えられていないことが分かる。比較的若い50-59歳の人には、特に他の年代の人に比べて、歩道の拡幅と歩道の照明の増設を重要視していることが分かる。また、高齢になるほど、段差や電信柱や放置自転車など、歩道上の歩行に対する障害物の排除を求める傾向がある。

公共交通機関整備のa-dの4つの項目について重要と思われる順に番号をつけてもらった。1番目を4点、2番目を3点、3番目を2点、4番目を1点として年齢階層別に項目ごとの平均点を出した結果を図-2に示す。年齢別に見て大きな差は見られなかったが、全体ではバス停に屋根や椅子を設置する、バスのステップを低くする、という項目が重要視されていることが分かる。

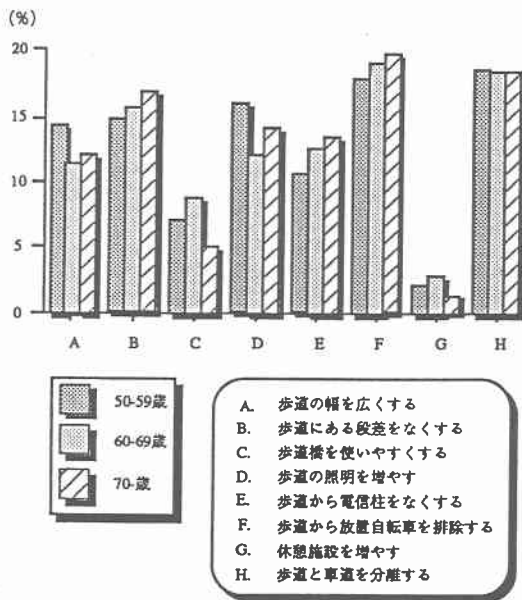


図-1 歩道整備の重要度

(点)

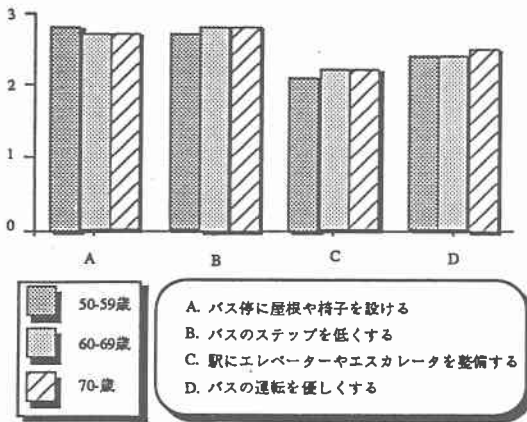


図-2 公共交通機関整備の重要度

3. 交通施設整備の統計的分析

各交通施設評価の年齢階層別の特徴を把握することにする。そこで、1) 車道の運転のしやすさ、2) 歩道の歩きやすさ、3) 公共交通機関の利便性の面から数量化2類によってそれぞれの影響要因を分析する。

1) 自宅周辺道路の運転のしやすさに、どのような要因が影響を与えているのかを分析した。結果を表-1に示す。性別では女性が運転しにくいと感じ、年齢では高齢になるほど運転しやすいと感じている。また、標識の文字を分かりやすく改善することが重要であるという結果となった。

2) 自宅周辺の歩道の歩きやすさに関して同様の分析を行った。偏相関係数の高い上位5つを表-2に示す。交通施設の整備要因に関しては、歩車道の分離、歩道の拡幅が重要であるという結果となった。

3) 公共交通機関の利便性に関して同様の分析を行った。偏相関係数の高い上位5つを表-3に示す。交通施設の整備要因に関しては、駅にエレベーターやエスカレータを整備することが重要であるという結果となった。公共交通機関の整備では、施設整備よりもアクセスを改善することによってより利用しやすくなると考えられる。

運転環境、歩行環境、公共交通機関共に年齢が高くなるほど評価が高い結果となった。

表-1 運転のしやすさに関する要因分析

外的基準：自宅周辺道路の運転のしやすさ

アイテム	カテゴリー	レンジ	偏相関係数	スコア
性別	男性 女性	1.017	0.123	
年齢	59歳以下 60～69歳 70歳以上	0.886	0.138	
仕事	有 無	0.236	0.043	
自動車の利用頻度	ほとんど利用しない 週1～4回 週5以上	0.627	0.057	
自動車の保有形態	専用車 家族共有車	0.628	0.085	
シルバーマーク	知っている 知らない	0.262	0.045	
他の車の速度が速い	そう思わない そう思う	0.515	0.078	
他の車の運転マナーが悪い	そう思わない そう思う	0.734	0.124	
車が多い	そう思わない そう思う	0.624	0.093	
一方通行が多い	そう思わない そう思う	0.344	0.044	
標識の文字が小さい	そう思わない どちらでもない そう思う	0.964	0.158	
外的基準	運転しにくい やや運転しにくい どちらでもない 運転しやすい	(79) (121) (70) (117)		
相関比	0.363	サンプル数	387	()内はサンプル数

表-2 自宅周辺の歩きやすさに関する要因分析

順位	アイテム
1	居住地
2	年齢
3	歩車道の分離
4	免許の保有
5	歩道の拡幅
相関比	0.380

表-3 公共交通機関の利便性に関する要因分析

順位	アイテム
1	バス停までの時間(徒歩)
2	居住地
3	年齢
4	公共交通機関の利用頻度
5	駅にエレベーターやエスカレータを整備する
相関比	0.274

4. 結論

これまでには主に身体的に何らかの障害のある高齢者を対象とした研究が多く行われてきた。そこには、高齢者を身体障害者と同じ枠組みとして捉えることにより、高齢者の交通問題を包括的に解決しようという意図がある。しかし、今回の調査の結果から、年齢が低い高齢者の方が、運転環境・歩行環境・公共交通機関の利便性共に評価が悪く、不便であると感じていることが明らかになった。これは、年齢が低いほど外出頻度が多いために不便であると感じることも多いことが考えられる。今後はこれらの高齢者のライフスタイルを把握し、多様なモビリティ・ニーズに対応できるような整備が必要である。