

高齢者施設利用者の交通実態

愛媛大学大学院 学生員○宇野匡和

愛媛大学工学部 フェロー 柏谷増男

愛媛大学工学部 正会員 朝倉康夫

愛創建設株式会社 正会員 山下久美子

1. はじめに

我が国では、急激な高齢化社会の進行とともに、障害者数の増加と障害者の高齢化も急速に進んでいる。しかし、都市整備、生活環境整備は、必ずしも高齢者・障害者の利用しやすいような配慮された整備はされていなく、高齢者・障害者に配慮したまちづくりが求められている。このようなまちづくりを行うためには、行政及び企業、市民の協力はもとより、実際の高齢者・障害者の声を反映することも必要である。これを踏まえ本研究では、松山市の老人福祉センターまでの交通実態をインタビュー調査し、実態把握及び問題点を検討している。

2. 交通手段に関するインタビュー調査

2.1 インタビュー調査

松山市にある3箇所（若草町、鷹の子町、中村）の老人福祉センターで「各種講座」・「趣味の活動」に参加している高齢者を対象に交通手段に関するインタビュー調査を行った。サンプル数および内訳を表1に示す。サンプル数が場所によって偏りがあるのは、施設の規模及び「各種講座」の開講日数の違いによる。調査内容は、①年齢 ②性別 ③住所 ④普通免許の有無 ⑤交通手段：1.市内電車 2.郊外電車 3.JR 4.バス 5.タクシー 6.徒歩 7.自転車 8.バイク（原付含む） 9.車（自分自身が運転） 10.車（自身以外が運転） 11.バス（デイサービス） 12.船である。また、交通手段で、徒歩または自転車を選択された人には、自宅から老人福祉センターまでの経路についても地図上に記入していただいた。

表1 サンプル数および内訳

	男性（人）	女性（人）	合計（人）
若草	113	140	253
鷹の子	70	47	117
中村	21	28	49
合計（人）	204	215	419

2.2 インタビュー調査の集計と考察

（a）普通免許の所有率

普通免許の所有率を表2に示す。これより普通免許を男性の66.2%が所有しているのに対し女性は12.6%と所有率は低く、全体では所有率が38.7%で約4割の人が普通免許を所有している。また年齢が高くなるほど普通免許の所有率は低くなっている。

表2 普通免許の所有率

	有（人）	無（人）	計（人）	所有率（%）
男性	135	69	204	66.2
女性	27	188	215	12.6
全体	162	257	419	38.7

（b）高齢者の交通手段別利用率

高齢者の交通手段別利用率を図1に示す。最も利用されているのが自転車31.0%、次いで徒歩22.9%、車（自分自身が運転）17.1%であり、自転車と徒歩の利用者で全体の過半数を超えている。また、公共交通機関の利用率は10%未満であり、特にJRは利用者がいない。これらのことから、松山市では高齢者は日常の足として徒歩及び自転車をよく利用して、公共交通機関はあまり重要な交通手段とされていないと考えられる。

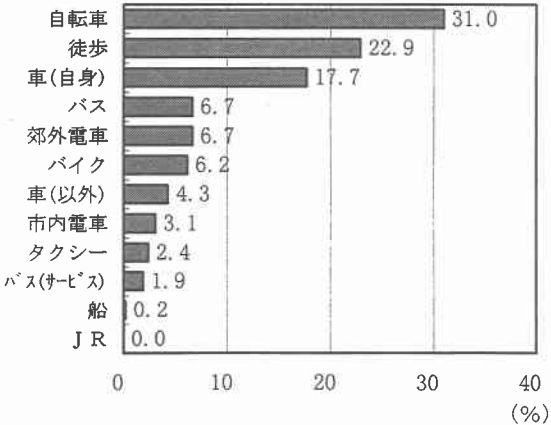


図1 高齢者の交通手段別利用率

(c) 自宅から施設までの距離

施設の利用者の全体の約5割は自宅から施設までの距離2km未満であり、高齢者は老人福祉センターをあまり遠距離からは利用していない。これは、徒歩または自転車の利用者が多いことにも関係していると考えられる。

3. 交通手段選択の数量化2類による分析

(a) 徒歩・自転車選択の分析

外的基準は1.徒歩、2.自転車の2カテゴリーに分け、要因アイテムは、アイテム1.性別、アイテム2.年齢、アイテム3.距離においてそれぞれのアイテムは表3のようなカテゴリーにわけて、数量化2類の分析を行う。カテゴリー及びカテゴリースコア、レンジ、偏相関係数を示した表3より、施設までの距離が徒歩と自転車の選択に一番寄与し次いで年齢である事がわかる。また、カテゴリースコアより徒歩または自転車選択者のプロフィールを次のように設定できる。徒歩選択者のカテゴリーとしては、女性で年齢80歳以上で距離は1km未満があり、自転車選択者のカテゴリーとしては男性で年齢75～79歳で距離は1km以上である。

表3 徒歩・自転車選択の分析結果

アイテム	カテゴリー	スコア	レンジ	偏相関係数
性別	男性	0.2989	0.4685	0.0869
	女性	-0.1696		
年齢	75歳未満	0.4672	1.4936	0.2431
	75～79歳	0.2387		
	80歳以上	-1.0264		
距離	0.5km未満	-0.7592	2.1951	0.3133
	0.5～1.0	-0.9682		
	1.0～1.5	0.2746		
	1.5km以上	1.2269		
	徒歩	-0.3634		
	自転車	0.3893		

(b) 公共交通・車(自分自身運転)選択の分析

外的基準のカテゴリーを1.公共交通、2.車(自分自身が運転)の2つのカテゴリーとし、また要因アイテムは、アイテム1.性別、アイテム2.普通免許の有無、アイテム3.年齢、アイテム4.距離においてそれぞれのアイテムは表4のようなカテゴリーにグループにわけて、数量化2類によって分析を行う。カテ

グリー及びカテゴリースコア、レンジ、偏相関係数を示した表4より、普通免許の有無が公共交通・車(自分自身運転)選択に一番寄与し次いで性別というふうになっている。距離は徒歩と自転車の場合と比べ公共交通と車(自分自身運転)の選択にはほとんど影響を与えていない。カテゴリースコアより公共交通または車(自分自身運転)選択者のプロフィールを設定してみると、公共交通選択者のカテゴリーとしては女性で普通免許は無し、年齢70歳未満、距離は5.0km以上となり、車(自分自身が運転)選択者のカテゴリーとしては男性で普通免許は有り、年齢70歳以上、距離は5.0km未満となっている。これらの結果は、インタビュー調査により得られた結果に準じている。

表4 公共交通・車(自身)選択の分析結果

アイテム	カテゴリー	スコア	レンジ	偏相関係数
性別	男性	0.0922	0.2000	0.1342
	女性	-0.1078		
免許	有り	0.7829	1.8709	0.7902
	無し	-1.0880		
年齢	70歳未満	-0.0392	0.0964	0.0767
	70～74歳	0.0624		
	75歳以上	0.0071		
距離	3.0km未満	0.0234	0.0885	0.0792
	3.0～5.0	0.0304		
	5.0km以上	-0.0581		
	公共交通	-0.9414		
	車(自身)	0.8524		

4. おわりに

本研究により、松山市における高齢者の約4割は、普通免許を持っていて、移動手段としては主に徒歩または自転車であり公共交通機関はあまり利用されていない。また老人福祉センターの利用者は施設の近辺の高齢者が主であることがわかった。これらのことから老人福祉センターの施設数は不足していると思われるので、今後は本研究の成果をもとに高齢者施設配置計画を検討していきたい。