

高齢者の外出行動実態とその支援対象者同定に関する研究

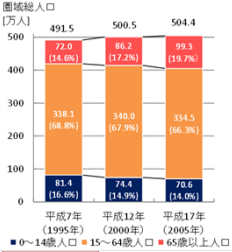
交通・都市システム研究室
TD124007 助廣 大

I. 背景および目的

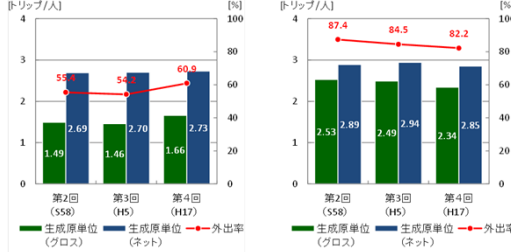
①急速な高齢化

現在約25%の高齢化率は、急速な進展をみせ2030年には約32%、2050年には約39%と推計されている。「人口増加とともに、交通行動は拡大し、総トリップ数、外出率、生成原単位ともに増加しており、他の年齢層と合致しない。」(第4回北部九州圏バーサントリップ調査より)

【年齢別人口の推移】



【高齢者(左)および全階層(右)の外出率と生成原単位の推移】

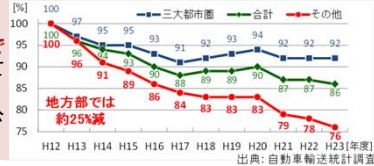


③生活支援交通の重要性が増大

高齢者に対して利用しやすい移動手段を提供し、高齢者の日常生活を守ることが求められている。地域公共交通の充実、高齢者の外出を促し、生きがいづくりや健康づくりにも貢献する。

④地方部における需要の減少

地方部における輸送人員は10年間で約25%減であり、地域公共交通の需要は年々急激に減少していることがわかる。そのため近年では、「地域の日常生活」を支える公共交通機関のあり方が重要視されている。



⑤地域公共交通利用者の把握

「本当に移動に困っている人」を抽出することで、効率的なシビルミニマムとしての地域公共交通の形成に寄与する。しかし、「高齢者」でも家族構成等の条件により異なる。

家族構成の違いによる、高齢者の外出行動実態と共に、移動に関して制約を受けている高齢者を把握し、その支援対象者を同定することを目的とした。

II. 研究の流れ

◆第4回北部九州圏PT調査のデータ加工

1. 独居高齢者世帯…高齢者が独居している世帯
2. 高齢者のみ世帯…高齢者のみ複数で同居している世帯
3. 高齢者と非高齢者世帯…高齢者と非高齢者が同居している世帯
4. 高齢者と子供世代世帯…高齢者とその高齢者と18以上歳が離れたものが同居している世帯に区分して集計

◆世帯区分で分析

属性：性別、高齢者区分(年齢)等
外出実態：運転者、移動目的、移動目的(私用のみ)、代表交通手段等
外出率：性別、高齢者区分(年齢)、免許保有状況等
トリップ長：性別、高齢者区分(年齢)、免許保有状況等
外出率およびトリップ長は検定による有意差の確認

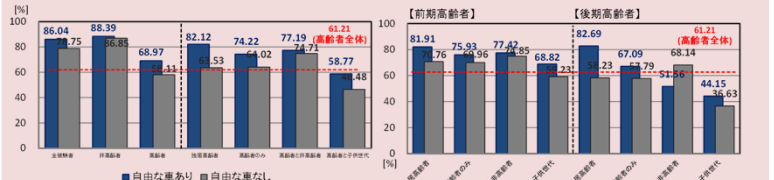
◆広川町地域公共交通アンケート調査による検証

属性、移動実態、自家用車保有状況、外出頻度、運転者、運転に対する意識

III. 分析結果

①第4回北部九州圏PT調査

◆外出率



・自由に使える車の保有状況別の外出率の違い

自由な車保有状況では、自由な車を保有している「独居高齢者」、保有状況に関わらず「高齢者」と「非高齢者」で外出率が高いといえる。さらに高齢者区分でみると、「前期高齢者」は全体的に外出率が高い。「後期高齢者」は「独居高齢者」で「自由な車あり」「自由な車なし」が6割弱と差が2割弱と顕著である。これより、「独居高齢者」の「後期高齢者」は、自由な車があることが外出への条件になっていると考えられる。

◆自由に使える車の保有状況



◆外出時の運転者



②広川町地域公共交通アンケート調査

◆自家用車の保有状況

自家用車の保有状況を見ると「独居高齢者」で保有率6割と低く、自家用車による移動が困難であり、移動に関して制約を受けていると考えられる。「高齢者のみ」では9割その他の世帯ではほとんどが自家用車を保有しており保有率は極めて高い。

【買物時】



【通院時】



◆運転者

「買物」及び「通院」の際、自動車移動している人の運転者をみると、「独居高齢者」で「本人」、同居人がいる世帯は「家族」による運転で移動している傾向が強い。特に通院で家族による運転が多い。これは、買物に行く高齢者は健康者が多く、通院の場合は健康者が少ないためと考えられる。

◆運転に対する意識

「買物」及び「通院」の際、「仕方なく運転」している人は全体的に少ない。「通院」の「高齢者」で1割と若干増えている。広川町の高齢者は比較的困っていない可能性もある。他市町村も含め経年的なモニタリングが必要であると考えられる。

◆総括

外出率、免許および自由に使える自家用車の保有状況、自動車移動する際の運転者により、「独居高齢者」、さらには「後期高齢者」は特に移動制約が大きく、重点的な支援が必要と考えられる。また、同居人がいる世帯では、同居人による移動支援があり、さほど制約は少ない状況であることがうかがえた。ケーススタディの広川町の地域公共交通アンケート調査でも「通院」の場合が強くその傾向にあった。それに加え、高齢にもかかわらず無理をして車を運転している人々にも何らかの支援が必要である。しかしながら、今回の分析では、仕方なく運転している高齢者は非常に少なかった。なお、移動に制約を受けていることを同定する根拠には不十分であり推測にとどまっているものが多く、更なる分析を進めていく必要がある。今回はケーススタディとして広川町の地域公共交通アンケートを用いたが、他市区町村での結果を含め複合的かつ経年的に観察することが今後の課題である。