

地方都市の交通不便地区における高齢者の生活交通と日常生活の関係

前橋工科大学 学生会員 ○有賀 康平
前橋工科大学 正会員 森田 哲夫

1. はじめに

(1) 研究の背景

地方都市では自動車依存が進み、自家用車の利用が増えている。これにより公共交通の利用が減り、路線の廃止や撤退が起きてしまう。免許を持たない高齢者にとって公共交通が利用できなくなると日常の移動手段が減り、外出における利便性を損なうことにつながるため交通手段の確保が課題となる¹⁾。

(2) 研究の目的

近年新たな交通手段の導入が見られるがこのよう新しい地域交通の導入には生活に適した交通手段である必要がある。本研究では普段使用する生活交通と日常生活との関係を調べ、移動の自由度による生活の差異を分析することを目的とする。

(3) 既存研究と本研究の位置づけ

柳原²⁾は高齢者の外出頻度に影響を与える要因について分析し、自動車の有無が外出頻度に最も影響を与えることを明らかにした。宮崎ら³⁾は自動車の有無による生活行動の格差について分析し、交通手段と外出目的の関係性を明らかにした。本研究は日常の生活交通に着目し、実際の交通手段による日常生活の差異を分析する。

2. 研究方法

(1) 研究対象地域

本研究では群馬県前橋市城南地区を対象に研究を行う。城南地区は前橋市中心部から約8kmの位置にある面積約31km²の地区。地区別に見た時人口に占める高齢者の割合が高い一方、人口密度が小さいため分散した人口分布である。東西に2本、南北に1本のバス路線が延びており、地区内ではデマンドバスの城南あおぞら号や市内で利用可能なマイタクが主な公共交通となっている。

(2) 使用データ

本研究では2021年11月に実施された「城南地区における高齢者の移動手段に関する調査」の調査結

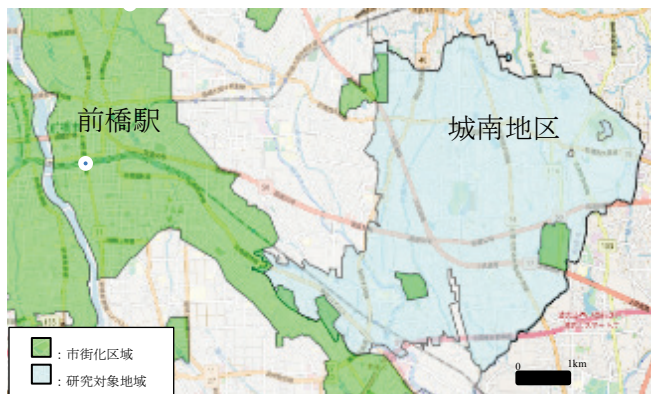


図1 研究対象地区

表1 調査概要

| | |
|------|--|
| 調査名 | 城南地区における高齢者の移動手段に関する研究 |
| 調査対象 | 65歳以上の高齢者 |
| 対象地区 | 前橋市城南地区 |
| 調査方法 | 自治会による配布、郵送による回収 |
| 回収票 | 2315票 |
| 調査内容 | 個人属性、外出目的ごとの移動実態、公共交通の認知調査、自動車運転に関する調査 |

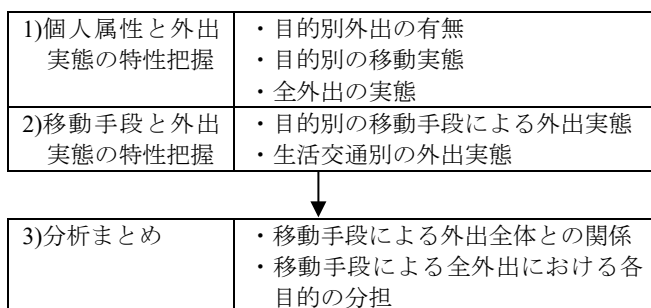


図2 分析フロー図

果を用いる。調査概要は表1の通りである。

(3) 分析方法

本研究ではアンケート調査によって得られたデータをクロス集計し、高齢者の個人属性や移動手段による外出実態と生活実態の違いを明らかにする。

はじめに目的別に外出の有無や移動実態を明らかにし特徴の把握を行う。次に各目的の外出回数をもとに一週間の外出回数を求め、目的に寄らない外出全体の特徴を明らかにする。また生活交通を一週間のうち利用回数の多い手段として分析を行う。

キーワード 高齢者, 生活交通, 外出特性

連絡先 〒371-0816 群馬県前橋市上佐鳥町460-1 前橋工科大学 地域・交通計画研究室 E-mail: tmorita@maebashi-it.ac.jp

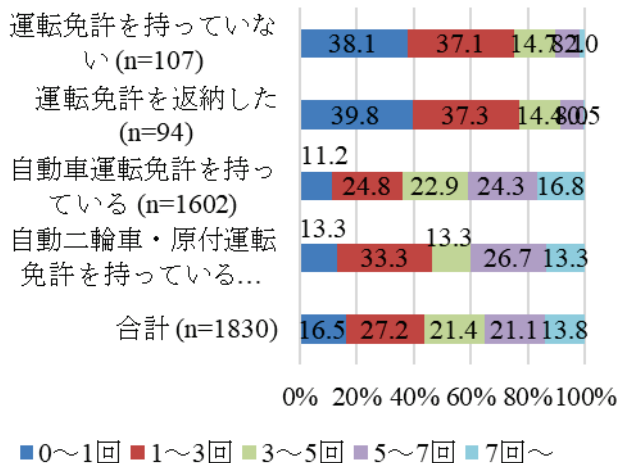


図3 運転免許の所持者の一週間の外出回数

3. 生活交通と日常生活の分析結果

(1) 個人属性と外出実態の特性把握

個人属性と外出実態のクロス集計により高齢者の外出は年齢、健康状態、免許の有無による影響が大きいことが分かった。図3は免許の所持による外出回数であり、持っていない人や返納した人の約75%は一週間の外出回数が3回以下である。対して免許を持っている人で一週間の外出回数が3回以下の人は約36%となった。免許の有無により平均2.5回外出回数に違いが出る。

(2) 移動手段と外出実態の特性把握

移動手段と外出実態のクロス集計により外出全体で見ると自動車を利用している人の約61%は一週間に3回以上外出していた。また図4のように自動車を運転する人に着目した場合、自分で運転する場合68.2%は一週間に3回以上外出しており、平均4.6回であった。夫・妻の運転では平均3.1回、同居家族は平均1.6回、同居していない家族は平均1.8回である。自動車以外では路線バスやマイタクの利用者と比較し、自転車や徒歩の外出も多く一週間の平均外出数は約3.7回と約5.5回だった。図5のように外出回数の多い移動手段を利用する人は買物や趣味、仕事の外出割合が多くなり、少ない人は通院や福祉施設への外出割合が多くなった。

4. まとめ

本研究では高齢者の生活交通と日常生活の関係の差異を明らかにした。高齢者の外出は年齢や健康状態、免許の有無のような高齢化による身体能力低下の影響が大きいこと、身近な人で完結する

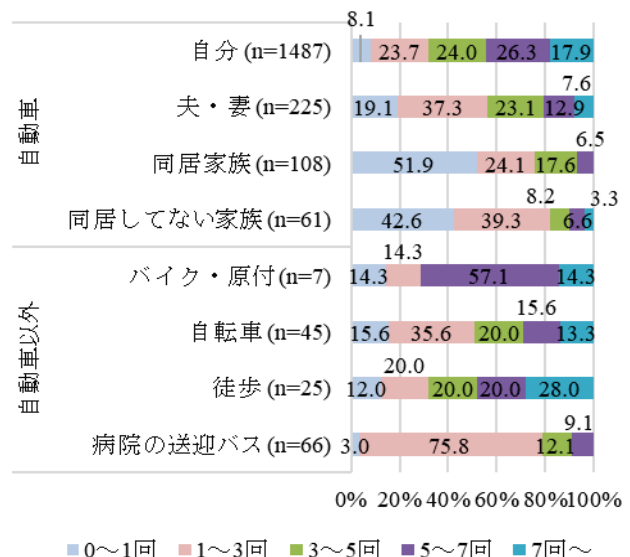


図4 移動手段による一週間の外出回数

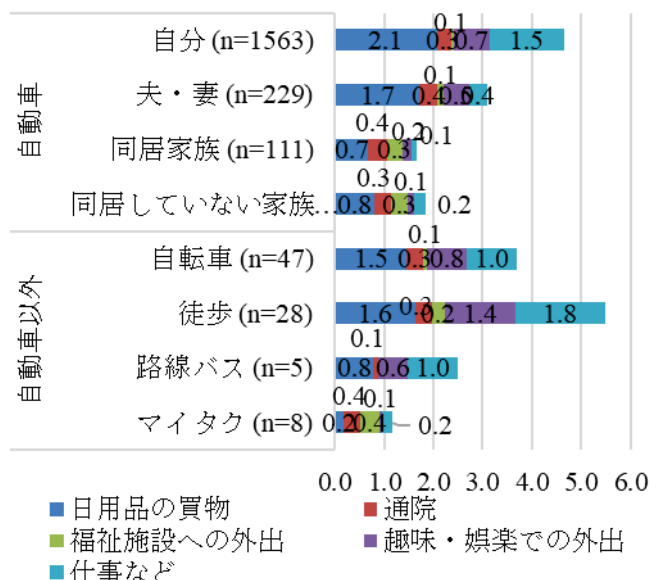


図5 利用手段別目的別の外出回数の平均

移動手段を利用する人は外出回数が多くなることが分かった。このような手軽な手段を取れると趣味や仕事など自分の好きなように時間を使うことができるようになり、日常生活に変化が表れると考える。

参考文献

- 群馬県：群馬県交通まちづくり戦略, p85, 2023
- 柳原崇男：高齢者の外出頻度から見た日常生活活動能力と移動手段に関する考察, 土木学会論文集, Vol71, No.5, I_459-I_465, 2015
- 宮崎耕輔, 徳永幸之, 菊池武弘, 小枝昭, 谷本圭志, 喜多秀行：公共交通のサービスレベル低下による生活行動の格差分析, 土木計画学研究論文集, Vol.22, No.3, pp.583-591, 2005