

## 12. 地方都市における高齢者の外出実態と支援方策に関する研究 - 福井県鯖江市を例として -

### Travel Behavior of Elderly People in Local Cities and Improvement in Their Mobility: Case study in *Sabae City, Fukui Prefecture*

東京大学工学部都市工学科 34005 堀 智尋

In many Japanese local cities, which are facing an aging society with fewer children, there is a fear of elderly people who don't have driving license being prevented from traveling freely and easily. I examined elderly people's mobility at *Sabae City, Fukui Prefecture*. With the result that, it is revealed that they are depending much on car driving, and especially some people who have no driving license manage their mobility by riding in the car which is driven by another person. In addition, this study proposes a measure to improve the mobility for elderly people which provides an efficient ride-sharing system through community currency.

#### 1. 研究の背景と目的

少子高齢社会の到来が叫ばれて久しい今日、わが国の高齢者人口は総人口の実に 19.5% (平成 16 年 12 月現在) を占めている。特に地方都市においてはその傾向が顕著であり、これからの地方都市のあり方を考えるとき、高齢者の積極的な社会参加こそが地方都市の活力維持に重要な役割を果たすことが言える。そこで前提となるのが高齢者の自由な都市内移動の実現である。

しかし、多くの地方都市においては自動車交通への依存度が高く、高齢者の重要な足となる電車・バスその他の公共交通は衰退傾向にある。このような状況においては、自動車運転免許を持たない高齢者の活動の種類と幅が著しく制限される懸念がある。また、もともと自動車運転免許を持つ人の、加齢による自動車から公共交通への円滑なシフトが実現されない恐れがある。

本研究では、地方都市に居住する高齢者の交通環境と日常の外出実態から、自由な外出を阻む要因を明らかにする。さらにその要因をふまえ、地域内の既存の物的・人的資源を活用した高齢者の外出支援方策を提案し、地方都市における高齢者のマルチモーダルの確保とモビリティ向上の可能性を示すことを目的とする。

#### 2. 対象都市とその概観

##### 2.1 研究の対象都市

本研究では、高齢化が進行している地方部でも特に自動車運転への依存が激しい福井県のなかで、都心部と山間部の人口構成の差が激しい鯖江市をケーススタディとした。図 1 に鯖江市の年齢層別人口を示す。

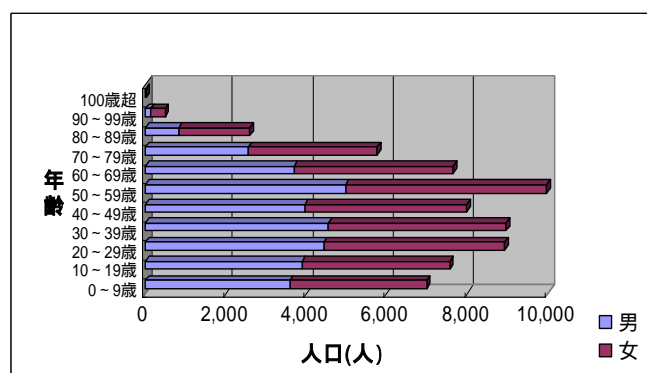


図 1 鯖江市年齢層別人口(平成 14 年 10 月 1 日現在) (鯖江市役所市民課人口動態調査)

##### 2.2 対象都市の構造と交通ネットワーク

対象都市は東西に細長い市域を有し、市の南北をそれぞれ武生市、福井市に接している。市の中心市街地は南北方向の低い丘陵に沿って展開しており、国道 8 号線や北陸自動車道のほか、JR

北陸本線、民営の福井鉄道などもこの市街地に沿って南北方向の交通軸を形成している。市内を通る民営バス路線は現在3路線が運行されているが、貧弱な路線設定や便数のために、年々利用者が減少し、存続があやぶまれる状態にある。特に高齢化の著しい市東部地域は山がちな地形であり、すでに民営バス路線が廃止されている。このように市全域にわたって公共交通機関が衰退している状況を受け、平成13年より市内に9路線を有するコミュニティバスの運行が始まった。コミュニティバスに関しては3.2に述べる。

### 3. 対象都市における高齢者の交通手段

#### 3.1 自動車運転

図2は対象都市に居住する65歳以上の自動車運転免許保有者の数の推移である。

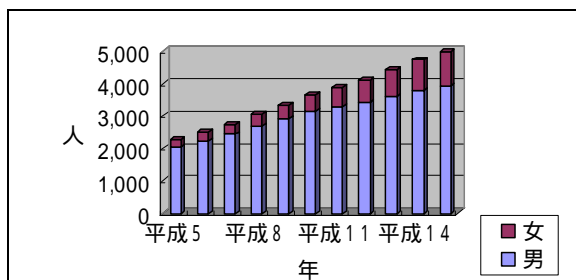


図2 鯖江市内に居住する65歳以上の自動車免許保有人口の推移 (平成5～平成15年) (鯖江警察署交通課「高齢者の事故(平成5年度～平成15年度版)」)

全体として保有者数は約2.2倍の増加を示すが、特に女性免許保有者は約4.7倍の増加をみせている。高齢ドライバーの増加は全国的な傾向であるが、それに伴い高齢ドライバーが第一当事者となる交通事故件数も増加の一途をたどっている。図3は対象都市における高齢ドライバーを第一当事者とする交通事故件数の推移である。

一般に高齢者は瞬間視や反応速度が低下する。自らの身体機能の低下を自覚し、安全と道路交通に与える影響を考慮した運転者が、保有している運転免許の全部または一部を自主的な申請によって取り消す「免許返納」制度が平成10年から導入されているが、対象都市において運転免許を

返納した高齢者は平成15年までの6年間でわずか10人に過ぎない。

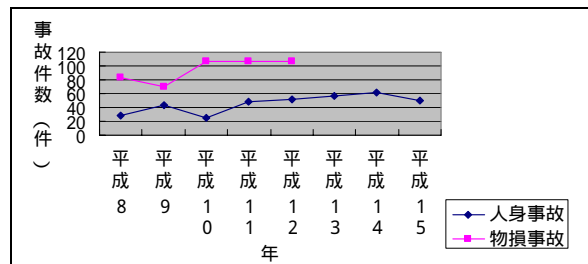


図3 高齢ドライバーが第一当事者となった事故件数の推移 (平成8～15年)

(鯖江警察署交通課「高齢者の事故(平成5年度～平成15年度版)」)

公共交通の衰退している地方都市においては、自動車運転の断念が移動の自由を制限することに直結するため、身体機能が低下しても運転を継続せざるを得ないのが現実の状況である。

#### 3.2 コミュニティバス

自動車運転のできない高齢者や、自動車運転を断念した高齢者の交通手段としての役割を期待されて導入されたのが、市内9路線を走るコミュニティバスである。

コミュニティバスは、運転免許をもたない高齢者や学生を中心に、日常の足としてある程度機能しているが、便数の少なさや利用者のニーズに合わない路線設定から、必ずしも満足度の高い交通機関とはなっていないのが現状である。

### 4. 対象都市における高齢者の外出実態

対象都市において、高齢者を対象とした日常の外出手段に関するアンケート調査を行った。

調査期間：2004年11月15日～30日

調査場所：鯖江市営温泉施設・鯖江市高年大学

調査対象：鯖江市に居住する60歳以上の男女

調査項目：年齢・性別・居住地

同居家族の構成

自動車免許の有無、運転状況

通勤・通院・最寄品購入・行政や

金融機関での手続き等を目的とした外出の有無とその代表交通手段

自宅 - 高年大学までの交通手段（高年大学における被験者のみ）

19 項目の趣味・娯楽的な外出について、外出の有無

有効回答者数：352 名（男 110、女 240、不明 2）

調査の結果、被験者のうち、男性の 75%、女性の 21%が自動車免許を保有し、保有者全体のうち約 80%が現在もほぼ毎日自動車を運転していることがわかった。また、被験者全体の約 10%が単身世帯で、うち 3 / 4 が自動車免許を保有していない。

自動車免許の有無による交通手段の違いをみる。図 4 は、最寄品購入の際の代表交通手段を、免許を保有している女性と保有していない女性に分けて示したものである。

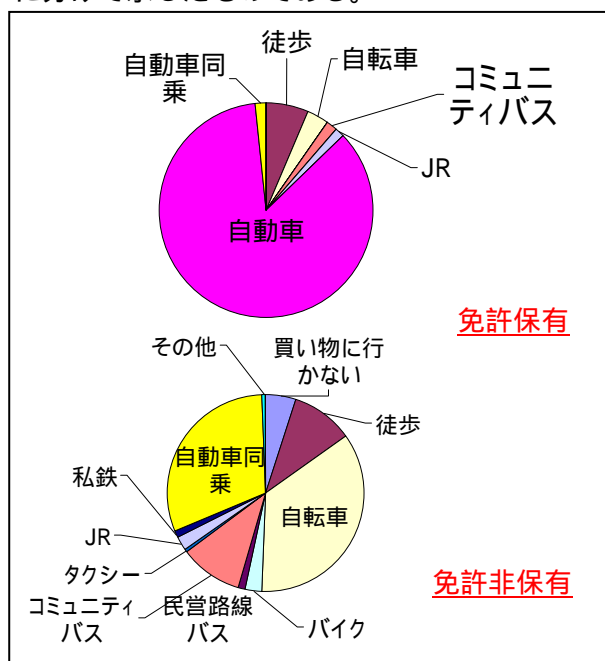


図 4 最寄品購入の際の代表交通手段（女性）

図 4 によると、免許をもっている場合には代表交通手段はほとんど自動車となる。この傾向は通院や行政・金融機関での手続きを目的とした外出にも当てはまる。免許をもたない場合には自転車・徒歩などが多いが、特に自動車同乗という手段が目立つことが特徴である。

同居家族の有無による交通手段の違いをみたのが図 5 と図 6 である。図 5 は単身居住・免許非

保有の場合の最寄品購入の際の代表交通手段を示したものである。

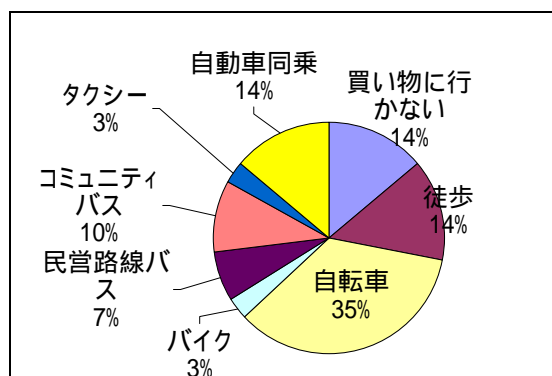


図 5 単身居住・免許非保有者の最寄品購入の際の代表交通手段

また、図 6 は高年大学での被験者（331 名）の通学の際の代表交通手段を、同居世帯類型別に表したものである。

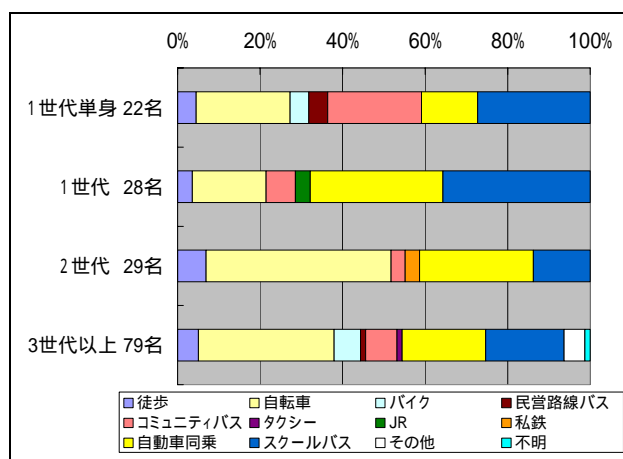


図 6 高年大学への同居世帯類型別代表交通手段

図 5・図 6 と図 4 の免許非保有者の手段を比較したとき、同目的の外出でも、単身者は自動車同乗の割合が減り、代わりにコミュニティバス利用が増加することが分かる。

アンケート調査およびそれに並行した聞き取り調査から、高齢者の外出実態に関して以下の知見を得た。

運転免許保有者は、日常的な外出はほとんど自動車で行い、将来的に自動車運転を断念して他人の運転に同乗することや現状のコミュニティバスを利用する可能性については否定的である。自動車運転ができなくなった場合には外出の手段

が失われるという不安を感じている。

いっぽう、運転免許非保有者は、徒歩・自転車を中心として様々な交通手段を利用しているが、特に通院や最寄品購入に自動車同乗を利用する傾向がある。自動車同乗は同居家族のある場合に多いが、単身世帯の場合には自動車同乗が低く抑えられ、コミュニティバス利用が伸びる。単身者は近くに住む友人や親戚の運転に同乗することである程度のモビリティを確保しているが、遠慮や気兼ねを感じつつ利用している場合が多い。

## 5. 高齢者の外出支援方策の提案

### 5.1 地域通貨の運用による同乗促進

前章において述べたように、他人の自動車運転に同乗することで自身のモビリティをある程度確保している高齢者が存在する。家族内での同乗がほとんどであるが、単身者であっても知人・親戚などの運転に同乗させてもらうことで、コミュニティバスなどの公共交通機関のみでは路線制約上、確保できない移動の自由を得ていることもある。しかし、他人の運転に同乗することには遠慮や気兼ねといった精神的負担を感じざるを得ない。また、同乗を頼める相手がそばにどうかといった個人的境遇や、相手と自分の都合があうかといった当日の事情など、利用には制限が多いといえる。

そこで、円滑な自動車同乗を促進する仲立ちとして、「地域通貨」利用を提案する。「地域通貨」を利用することで、他人の運転に同乗を依頼することへの精神的負担を軽減することができ、また地域と高齢者の積極的な関わりを生むことにもつながる。

### 5.2 コミュニティバスの運行改善

福祉的観点から路線が市全地区を網羅している現状では、利用者のほとんどいない路線も存在するなど、効率的な運行が実現されていない。そこで、コミュニティバスの運行を改善することにより、自動車運転からコミュニティバス利用への円滑な転換が容易になると思われる。対象都市で

は、東西軸に公共交通機関がなく、現状でも市街地から東に伸びるコミュニティバス路線は、比較的需要の高い路線となっている。そこで運行の改善にあたっては、東西軸を幹線として設定し、市を東西に横断する幹線に大型のバスを往復運行させ、その幹線から南北方向にいくつかの支線を設定する。幹線と支線の交点を結節点として乗り換えを行い、支線には小型のコミュニティバスを運行させ、きめこまかい停留所配置を行う、といった改善方策が考えられる。

## 6. まとめと今後の課題

運転免許の有無、同居家族の有無が高齢者のモビリティに及ぼす影響についての知見を得た。また、地域通貨をつかった外出支援方策と、コミュニティバスの運行改善によるモビリティの向上を提案した。

今後の課題としては、

- ・ 各外出にかかる身体的負担なども考慮したより詳細な高齢者の外出実態の把握
- ・ 地域通貨を導入するにあたっての問題点の整理と効果の検証
- ・ コミュニティバスの改善による効果の検証
- ・ コミュニティバスと地域通貨の連携など、地域通貨のもつ高齢者外出支援の可能性の拡大などが挙げられる。

### 主な参考文献

- ・ 川合康夫，谷本圭志，杉木直，川島俊美，金井正信：世帯構成に着目した高齢者の自動車同乗行動分析，土木計画学研究・講演集24，CD-ROM，2001
- ・ 森山昌幸，藤原章正，杉恵頼寧：高齢社会における過疎集落の交通サービス水準と生活の質の関連性分析，土木計画学研究・講演集24，CD-ROM，2001
- ・ まちづくりと交通プランニング研究会編著，「高齢社会と都市のモビリティ」，学芸出版社，2004
- ・ エントロピー学会編，「循環型社会」を問う生命・技術・経済，藤原書店，2001