

高齢者の外出状況と満足度

—地域特性に着目して—

Study on elderlies' behavior in going-out and satisfaction

Focusing on regional characteristics

平井 寛*

日本福祉大学*

(*HIRAI Hiroshi)

(*Nihon Fukushi University)

I 背景目的

高齢者が自立した日常生活を営み、地域社会の一員として積極的に社会参加を進めていくためには、高齢者の行動を制約している障壁を取り除き、生き生きと交流できる社会の実現を進めていく必要がある。生活関連施設へのアクセスを確保することにより、高齢者が自立的な生活を継続できる可能性を向上させると同時に、寝たきり・廃用症候群の前段階となり得る「閉じこもり」の発生を抑制することが可能になると考えられる。

国が平成 12 年に制定した「高齢者・障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(交通バリアフリー法)は駅・バス停など交通施設におけるバリアフリーを主眼においたものであり、むしろ交通施設までのアクセスが問題となる農村地域にとって十分な対策とはいえないなかつたが、平成 16 年に国土交通省自動車交通局長の通知「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による許可の取り扱いについて」によって構造改革特区以外の地域においても自治体以外の主体の過疎地有償運送を認めるなど、農村地域への交通対策がとられ始めてきている。これらの経緯からもわかるように高齢者の交通問題においては、都市的な地域と農村的な地域における現状と課題、目指すべきゴールは異なると考えられる。

本研究では、高齢者の外出時の交通手段や外出需要潜在化の発生¹⁾など外出状況を都市的地域と農村的地域の違いに着目しながら把握し、外出範囲や外出満足度との関連を明らかにすることにより、今後高齢者の移動制約を取り除いていくための課題について検討する。

II 調査対象と研究方法

1. 調査対象

本調査は平成 16 年 10 月に 2 自治体に居住する要介護認定を受けていない 65 歳以上の在宅高齢者を対象として行った。対象地域の選定にあたっては、農林統計の分類上都市的地域に属する A 自治体と山間農業地域に属する B 自治体を選定した。

A 自治体においては 3,500 人を無作為抽出、B 自治体は条件に該当する全高齢者 1,479 人の合計 4,979 人に調査票を配布し 3,230 票を回収した(回収率 64.9%)。両自治体の回答者の性別の 5 歳階

表 1 アンケート回答者の年齢階層別人数割合

	男性		女性		合計		
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
自治体 A	65-69	397	38.7	348	32.3	745	35.4
	70-74	332	32.4	312	29.0	644	30.6
	75-79	184	17.9	239	22.2	423	20.1
	80-84	82	8.0	124	11.5	206	9.8
	85+	31	3.0	54	5.0	85	4.0
自治体 B	65-69	112	26.5	127	25.3	239	25.9
	70-74	131	31.0	145	28.9	276	29.9
	75-79	111	26.3	115	22.9	226	24.5
	80-84	49	11.6	84	16.7	133	14.4
	85+	19	4.5	31	6.2	50	5.4

級割合を表1に示す。65-69歳の前期高齢者の割合はA自治体の35.4%に対しB自治体は25.9%と一割近く小さくなっている。表2は外出先となりうる商業・医療施設と、総面積当たり・可住地面積当たりの施設数を示している。A自治体に比べB自治体では施設の密度が低くなっている。

表2 生活関連施設の分布状況

	自治体A			自治体B				
	実数	(箇所/百戸)	設数	可住地面積当たり施	実数	(箇所/百戸)	設数	可住地面積当たり施
小売店数 (飲食店除く)	405	16.71	22.46	86	0.13	3.09		
飲食店数	137	5.65	7.60	26	0.04	0.93		
大型小売店数	10	0.41	0.55	0	-	-		
一般病院数	3	0.12	0.17	0	-	-		
一般診療所数	37	1.53	2.05	8	0.01	0.29		

総務省統計局「統計で見る市区町村のすがた2005」より

2. 研究の方法

本研究では高齢者の外出について、頻度・手段・範囲・潜在化などの状況を目的・性別に明らかにし、外出の満足度との関連を見ていく。これにより満足度を向上させるための方策について地域特性と利用交通手段の点から検討する。

3. 定義等について

1) 外出の定義と目的の種類

福祉学における高齢者の「閉じこもり」に関する先行研究においては、外出状況を把握する際に「買い物、散歩、通院などで外出する頻度はどのくらいですか」というように総合的な外出頻度を尋ねる場合が多くみられるが、交通工学の分野においては、外出にも必須性の高いものから低いものまで種類があり分けて分析する必要性が指摘されている²⁾。本研究では日用品の買い物、散歩、通院、趣味のための外出頻度を分けて尋ねた。

2) 外出需要の潜在化

外出需要の潜在化とは、なんらかの理由により外出を断念したり取りやめたりすることであり¹⁾、移動制約者の外出行動における問題点の一つである。

III 外出頻度

1. 外出目的別頻度

日用品の買い物、散歩、通院、趣味の外出頻度の回答者割合を性別・自治体別に示したものが図1-4である。横軸に外出頻度をとり、縦軸は外出頻度層毎の自治体・男女別割合を示している。買い物のための外出頻度はB自治体よりもA自治体、男性よりも女性で高頻度層が多くみられた。両自治体の差についてはB自治体で後期高齢者が多いという年齢構成の影響や、B自治体内に大型小売店や一般病院がないことが考えられる。性差については女性が家事を中心に行っている等の理由が考えられる。散歩については両自治体・男女を通じて「ほぼ毎日」している人と「していない」人が同程度に多くみられた。「ほぼ毎日」の層に注目すると女性より男性、A自治体よりもB自治体

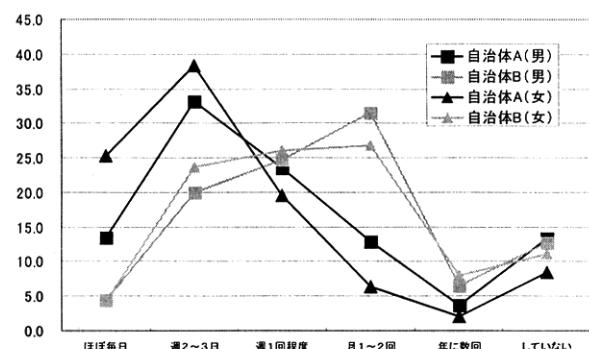


図1 買い物外出頻度

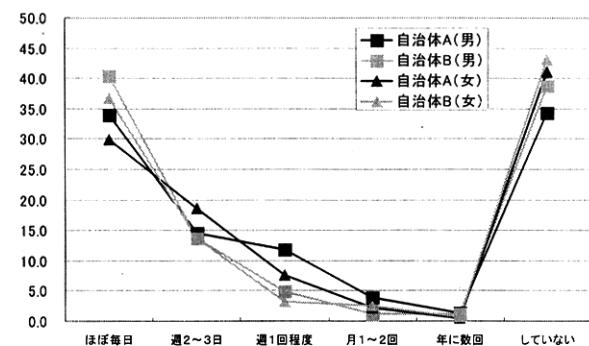


図2 通院外出頻度

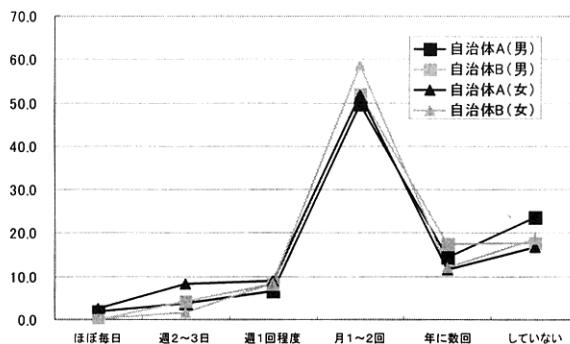


図3 散歩外出頻度

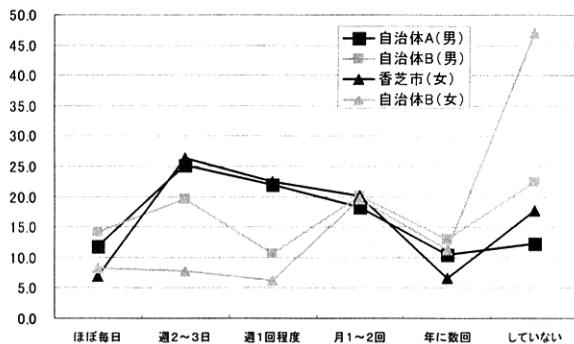
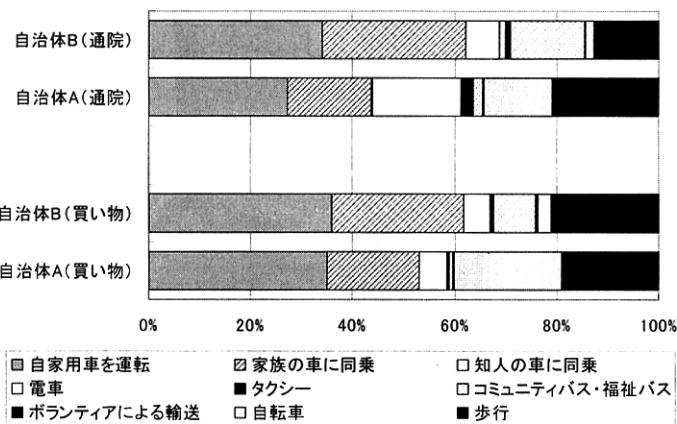


図4 趣味外出頻度

で数パーセントずつ多くみられた。通院のための外出は自治体・性別を通じて類似していた。趣味については自治体Bで「していない」が多く、全体に自治体Aで外出頻度が高い人が多く見られた。



IV 交通手段

ここからは、調査票において外出交通手段の項目を設けている「買い物」と「通院」のための外出行動に絞って分析を行う。

1. 買い物に用いる交通手段割合（図5）

両自治体とも自家用車を自分で運転している人が多く見られた。次に多く見られた交通手段は自治体によって異なった。都市的地域であるA自治体においては自転車や歩くなどの交通手段が続いたのに対し、農村的地域であるB自治体においては歩く以外に家族の車に同乗している人が多くみられた。またA自治体ではあまり見られなかったコミュニティバスの利用も10%弱を占めていた。知人の車への同乗を用いる人が比較的多いのもB自治体の特徴であるといえる。

2. 通院に用いる交通手段割合（図5）

通院に用いられている交通手段も概ね買い物に用いられている交通手段と同様であった。買い物の交通手段との顕著な違いが見られたのは、A自治体におけるタクシーの利用が多くなっている点である。

3. 両自治体の違いについて

両自治体の比較においてもっとも大きな違いは自転車利用者の割合である。この理由としては、B自治体が非常に険しい山間地であり、傾斜地が多いこと、外出目的施設の密度の低さのために自転車圏以上の移動が必要となっている可能性が考えられる。またコミュニティバスの利用にも差が見られたが、A自治体にはB自治体よりもサービス密度の高いコミュニティバス路線が設けられているにもかかわらず利用はB自治体よりも低調であった。これは両自治体のニーズの違いを表していると考えられる。

IV 外出範囲

1. 買い物外出頻度と外出範囲

図6は全回答者を100%とし該当する外出頻度、外出範囲への分布を示し

図5 外出目的別交通手段割合（単回答）

たものである。自治体Aが自治体Bと比較して全体に外出頻度が高い傾向は、「自宅周辺」から「市

町村内」までの広い外出範囲で見られた。また自治体Bに比べて「町内」への外出が多いのも特徴

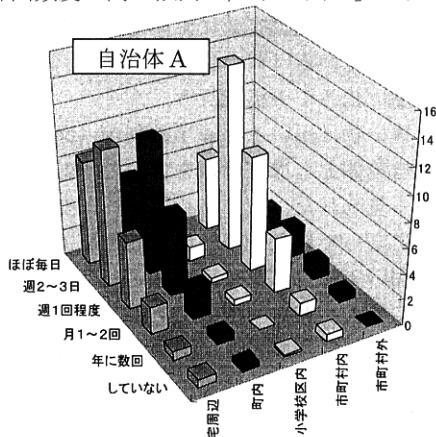


図6 買い物外出頻度と外出範囲

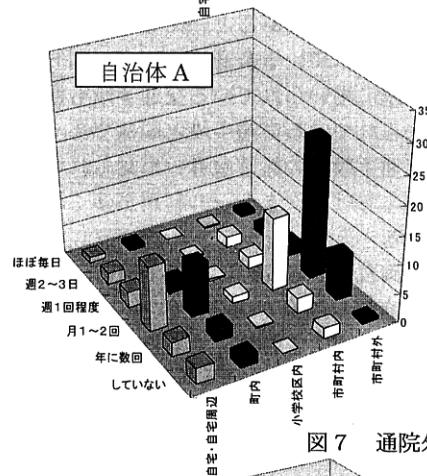
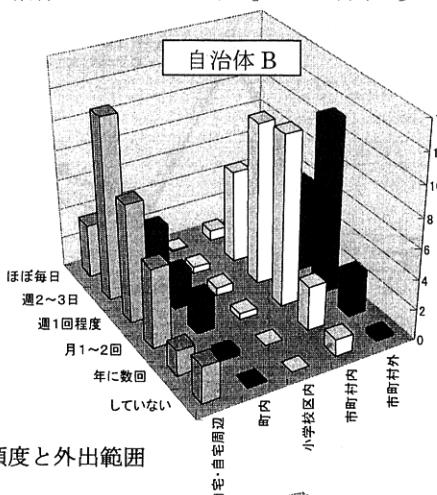


図7 通院外出頻度と外出範囲

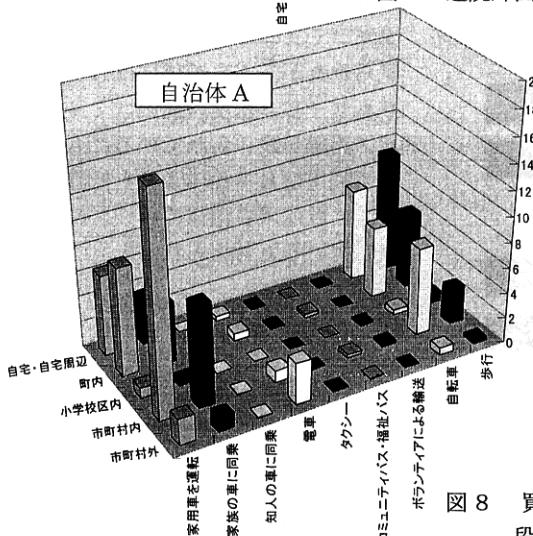
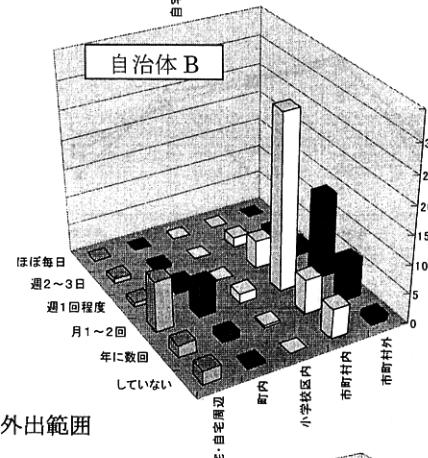
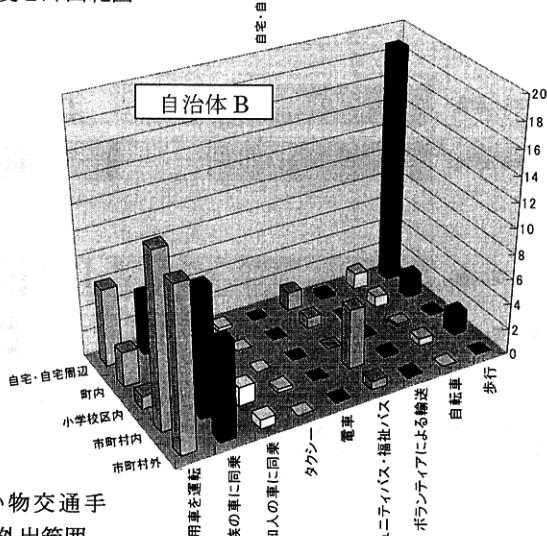


図8 買い物交通手段と外出範囲



である。これに対し自治体Bでは「自宅・自宅周辺」などで頻度が高いものの、多くは市町村内、市町村外への週1回から月1~2回の外出が大きな割合を占めている。

2. 通院の外出頻度と外出範囲

図7も図6と同様に該当する外出頻度、外出範囲への分布を示している。買い物の外出に比べ、両自治体での違いはほとんど見られなかった。両自治体とも買い物行動と比較して通院の外出頻度と外出範囲のバリエーションは少なく、特定の頻度・範囲に集中する傾向が見られた。

3. 交通手段と外出範囲（買い物）

図8は買い物に用いる交通手段と交通手段をみたものである。両自治体とも自家用車の運転・同乗は遠距離の移動に用いられている。A自治体では近距離の移動については自転車が利用されている。B自治体においてはコミュニティバスが市町村内の移動手段の一部を担っていることがわかる。通院については示さないが同様の傾向であった。

V 外出需要潜在化

1. 利用交通手段と潜在化

表3は買い物・通院の交通手段別の潜在化状況を示したものである。網掛けはその交通手段利用

者が5人以下であることを示している。これらを除くとの交通手段の利用においても通院よりも買い物で潜在化が多く見られることがわかる。「知人の車に同乗」や「コミュニティバス」などの交通手段利用者で潜在化が多く見られている。

表3 交通手段別潜在化割合*

	自治体 A		自治体 B	
	買い物	通院	買い物	通院
自家用車を運転	22.6	15.3	38.3	30.6
家族の車に同乗	37.6	20.0	47.2	31.3
知人の車に同乗	66.7	0.0	71.0	42.5
電車	27.4	16.7	-	25.0
タクシー	60.0	9.4	25.0	0.0
コミュニティバス・福祉バス	63.6	46.4	41.5	32.3
ボランティアによる輸送	20.0	100.0	25.0	0.0
自転車	34.8	23.4	45.0	23.1
歩行	34.5	18.3	31.2	22.0

*潜在化が「よくある」「たまにある」と答えた人の割合

表4 外出需要潜在の理由

	自治体 A		自治体 B	
	買い物	通院	買い物	通院
体調が悪かった	12.5	10.6	9.1	10.4
天候が悪かった	36.7	29.2	39.0	39.2
運転者と都合が合わない	6.4	6.4	9.1	9.8
経済的な理由	2.2	1.5	4.9	2.9
他に用事ができた	37.4	43.9	28.9	28.0
バス・電車の時間が合わなかつた	0.8	0.4	4.2	3.5
その他の理由	4.0	7.9	4.9	6.3

表5 外出頻度・外出範囲・利用交通手段・潜在化頻度と外出の満足度（買い物）

		n	自治体 A			自治体 B					
			満足	やや満足	不満	満足	やや満足	不満			
外出頻度	ほぼ毎日	383	67.1	27.9	4.4	0.5	33	75.8	18.2	3.0	3.0
	週2~3日	706	50.3	42.2	6.2	1.3	177	50.8	41.2	5.6	2.3
	月1~2回	411	47.9	41.5	9.0	1.6	205	48.8	40.0	9.3	2.0
	週1回程度	188	46.0	41.8	10.0	2.2	231	44.6	40.3	10.0	5.2
	年に数回していらない	55	43.6	36.4	16.4	3.6	51	43.1	39.2	11.8	5.9
外出範囲	自宅・自宅周辺	465	55.5	35.9	7.7	0.9	223	52.5	36.8	7.2	3.6
	町内	447	54.1	38.5	6.3	1.1	66	48.5	40.9	3.0	7.6
	小学校区内	40	52.5	37.5	10.0	0.0	12	50.0	25.0	16.7	8.3
	市町村内	603	50.2	39.8	8.5	1.5	229	43.2	41.5	11.4	3.9
	市町村外	132	47.7	39.4	8.3	4.5	155	50.3	38.1	8.4	3.2
交通手段	自家用車を運転	562	61.4	33.5	4.4	0.7	263	52.5	37.3	8.7	1.5
	家族の車に同乗	286	50.3	37.4	10.1	2.1	175	44.0	43.4	9.7	2.9
	知人の車に同乗	3	33.3	66.7	0.0	0.0	34	20.6	58.8	17.6	2.9
	電車	82	42.7	39.0	13.4	4.9	0	-	-	-	-
	タクシー	6	16.7	33.3	16.7	33.3	5	40.0	40.0	20.0	0.0
	コミュニティバス・福祉バス	12	25.0	58.3	16.7	0.0	54	42.6	38.9	13.0	5.6
	ボランティアによる輸送	7	57.1	42.9	0.0	0.0	4	50.0	25.0	25.0	0.0
	自転車	324	50.0	41.4	7.1	1.5	20	60.0	15.0	20.0	5.0
潜在化頻度	歩行	298	49.7	39.9	8.4	2.0	132	58.3	32.6	1.5	7.6
	よくある	72	23.6	38.9	20.8	16.7	50	32.0	22.0	28.0	18.0
	たまにある	495	32.1	53.5	12.5	1.8	261	34.1	49.4	11.5	5.0
	ほとんどない	711	53.7	39.7	5.9	0.7	248	50.0	43.1	5.2	1.6
	まったくない	481	75.3	21.4	3.1	0.2	160	72.5	23.8	2.5	1.3

2. 潜在化の理由

表4は外出需要の潜在化が起こった理由を示したものである。自治体Aでは「他の用事ができた」が比較的多く、同乗の多い自治体Bでは運転者の都合が比較的多く見られる。

VI 外出の満足度

ここでは、これまでに示した外出頻度・範囲・交通手段・潜在化頻度と外出への満足度の関係を示す(表5)。買い物・通院ともほぼ同様の傾向であったため買い物のみの結果について示す。外出頻度と満足度については両自治体とも外出頻度が高い人ほど「満足」「やや満足」の回答者が多く見られた。外出範囲と満足度については、自治体Aについては比較的近くへ外出している人で満足度が高い傾向が見られるのに対し、自治体Bでは同様の傾向はなかった。交通手段については、両自治体とも自家用車(運転)、自転車など随意性の高い手段で満足度が高い傾向が見られた。これに比べて公共交通手段利用者の満足度はやや低くなるが、都市的な自治体Aよりも農村的な自治体Bのほうがやや高い満足度がみられた。外出潜在化と満足度については、潜在化が「よくある」「たまにある」など多く起こっている人ほど満足度が低い傾向が見られた。

VII まとめ

本研究では都市的地域である自治体Aと農村的地域である自治体Bについて、高齢者の外出状況と満足度についての比較を行った。買い物についての外出頻度と範囲は両自治体で大きな違いが見られたが、通院については比較的差が無かった。通院を目的とする外出は買い物に比べて潜在化しにくいという結果からも、買い物と通院の必須性

の違いが現れていると思われる。交通手段にも大きな違いが見られた。自治体Aに比べて自治体Bで多く用いられていた自家用車の同乗や、コミュニティバスは潜在化しやすい交通手段である。今回の分析においては低い外出頻度や潜在化の起こりやすい状況にある高齢者に外出の満足度が低い傾向がみられるため、このような傾向の強い自治体Bにおいては自治体Aに比べて交通環境の改善の必要性が高いと考えられる。

このような交通環境の改善の方策として、各地の地方自治体でコミュニティバスの運行などが行われているが、バス事業は非常に大きな財政負担を伴うという問題がある。今回調査を行った自治体Bでは高齢者の交通の一部が自家用車同乗によって担われていたが、これらの同乗交通をNPO等を主体とする過疎地有償運送としてシステム化し、利用者と提供者をプールして調整することにより運転者の都合による潜在化を減少させて新しい公共的な交通手段として用いることができれば、財政負担を抑えながら高齢者の移動制約を緩和することが可能になると考えられる。しかしこのような同乗サービスの導入には、若菜³⁾が指摘するように多くの課題があり、自治体やさらに上位の行政組織による制度や法の整備が必要となると考えられる。

引用文献

- 1) 永井尚・清水浩志郎・木村一裕・石塚範行 (2000) :「高齢者の潜在交通需要とその評価」, 土木学会第55回年次学術講演集, pp. 206-207.
- 2) 木村一裕・清水浩志郎・伊藤善志広 (1999) :「高齢者のアクティビティに影響を与える要因に関する研究」, 第34回日本都市計画学会学術研究論文集, pp. 955-960.
- 3) 若菜千穂・広田純一 (2004) :「農山村地域の生活交通サービスとしてのコミュニティ移送サービスの実態と導入の可能性」, 農村計画論文集第6集, 283-288.

Summary

For the elderly people, ability of going out is needed to keep one's health and promote to partake in society. But regional factor is as important as personal physical factors.

The aim of this study is to:

1. Examine the frequency and distance of going-out between the elderly living in urban and rural area.
2. Examine factors relating to giving up to going out.