

生活構造からみた高齢者交通政策への提言

平成8年3月



財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

研 究 組 織

プロジェクトリーダー：鈴木 春男（千葉大学文学部教授）

メンバー：家田 仁（東京大学工学部教授）

岡 並木（武蔵野女子大学文学部教授）

片倉 正彦（東京都立大学工学部教授）

事務局：奈良坂 伸（財国際交通安全学会研究調査部）

今泉 浩子（財国際交通安全学会研究調査部）

*所属は1996年3月現在

目 次

第1章 本調査研究の目的と位置づけ	[鈴木]	1
第1節 昨年度研究（H614）の成果と本調査研究の目的		1
第2節 研究の方法と経緯		7
第2章 高齢者に対する意識調査		11
第1節 調査概要	[鈴木]	11
第2節 交通環境をめぐる実態と意識	[鈴木]	16
第3節 高齢者の生活活力とモビリティ環境 及び移動アクティビティの相互関係	[家田]	26
第4節 高齢者の生活構造と交通安全	[鈴木]	42
第5節 自由記入欄の分析	[片倉]	58
第3章 高齢者交通政策への提言		69
第1節 高齢化社会を念頭においた今後の交通政策のあり方	[家田]	69
第2節 道路・施設・車をめぐる提言	[片倉]	72
第3節 交通安全教育をめぐる提言	[鈴木]	77
第4節 高齢者を阻む壁とその対策	[岡]	88
附 録		
1. アンケート調査票		105
2. 単純集計（問1～問44）		111
3. 外出頻度判別モデル推定結果（カテゴリースコア）	[家田]	127
4. 自由記入回答（問45～問46）		130

第1章 本調査研究の目的と位置づけ

第1節 昨年度研究(H614)の成果と本調査研究の目的

ここで報告するH725プロジェクト「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」は昨年度に、同じ財団法人国際交通安全学会の自主研究として行われたH614プロジェクト「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」の成果の上になって行われたものである。そこで、昨年度の研究の成果の簡単な紹介と、それと本年度の研究の目的がどのように関連しているかについて、先ず述べることにしたい。

1. 昨年度研究の成果

昨年度の研究は、「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」報告書（国際交通安全学会、平成7年3月）にまとめられており、また、その一部は「IATSS Review Vol.21, No.3, 1996年」にも紹介がなされている。ここではごく簡単に、昨年度の研究の視点と経緯、ならびにその成果についてふれてみたい。

(1) 高齢者事故要因をめぐる新たな視点の必要性

よく知られているように、わが国高齢者の交通事故による死者の数は激増しており、また、国際比較をしてみると、とりわけわが国の異常な多さが目立つのである。高齢者にとってわが国は異常に危険な交通環境にあるといわざるを得ない。

そこで高齢者の交通事故増加に歯止めをかけ、さらにその減少を図るために、高齢者の交通事故増加の背景にあるものが何かを探り出すことが非常に重要な課題となっている。これまでは主として、高齢者の身体機能の低下、高齢者の運転特性・事故特性、高齢者への安全教育、高齢者用安全施設・環境条件などに関する研究が行われてきたが、最近では高齢者の事故の原因を新たな視点で探ることの必要性が痛感されているなかで、そうした視点の一つとして、高齢者のもつ人間的な特性、とりわけ心理的特性や行動的特性、さらに社会的特性といった人間科学的な要因を重視した研究が注目されている。

ただ、ここで注意しなければならないことは、そうした研究の多くが人間的ファクターをあまりに重視するためか、人間を人間としてのみ取り扱う、すなわち生活から切り離し、独立した存在として扱う傾向が強いという点である。高齢者は実に多様であり、その生活実態によりさまざまな意識や行動の違いが見られることから、高齢者の生活構造、すなわち高齢者がどのような生活をしているのかを明らかにし、それを基礎にして交通や移動を考えていく必要があると思われる（図1-1-1）。

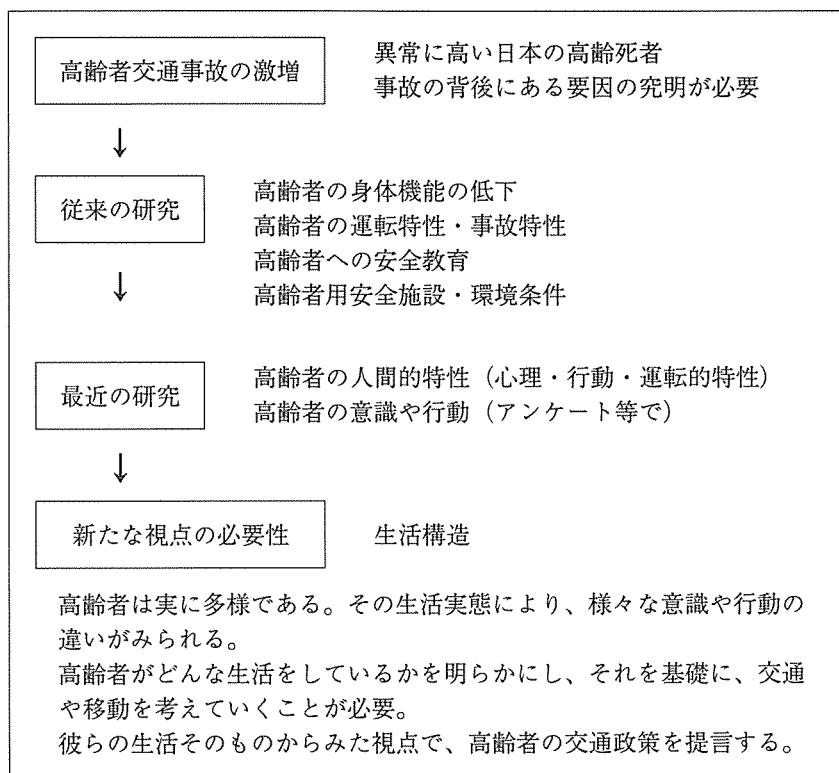


図1-1-1 研究の背景・目的

ところで、生活構造という切り口で高齢者の交通問題を見ていく場合、生活構造を示す多様な指標の、どれを取り出して切り口にするのが有効なのかということが重要な課題になる。昨年度のH614プロジェクト「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」（プロジェクトリーダー・鈴木）は、そのような問題意識からスタートした。

(2) 昨年度の研究経緯

図1-1-2に示したように、昨年度は先ず、人が「老いる」ということは一体ど

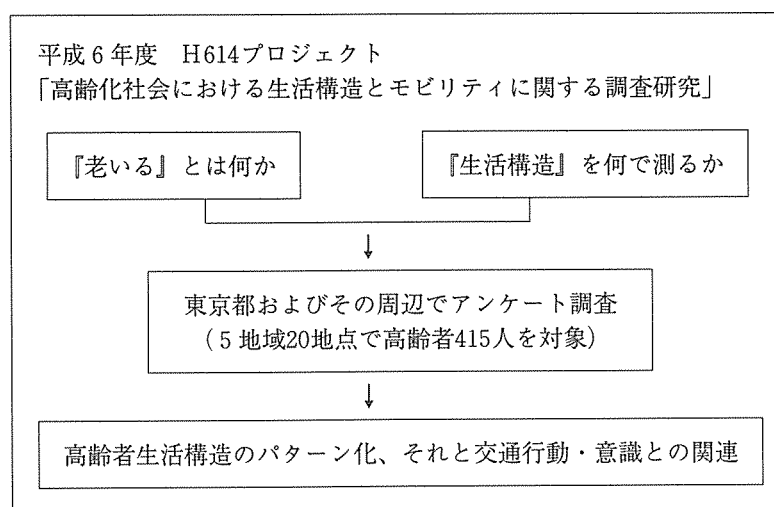


図1-1-2 昨年度の研究経緯

んなことをいうのかという基礎的な研究からスタートし、その中で「老い方」が交通や移動の問題とどう関連するのかを議論した。また、それと同時に、人間の生活構造とはそもそも何か、それを示す指標にはどのようなものがあるのかの基礎的な研究も行われた。そして、そうした二つの議論を深めながら、高齢者の交通や移動、あるいはそれをめぐる意識を決める生活構造の指標は何か、生活構造を何で測っていくのが適切なのかを研究メンバーで議論した。

そこでは数多くの仮説が提示されたが、それはあくまで仮説であり、しかもまったく新しい視点なので、それを実証するためには具体的なデータの必要性が痛感され、アンケート調査を実施した。都内および周辺の5地域、20地点で、415人の高齢者を対象におこなったアンケートの質問項目のなかに、かれらの生活構造を明らかにするであろう項目を数多く入れておき、それらの質問項目を組み合わせで高齢者の生活構造を示すと思われるパターンを設定し、そうしたパターンがかれらの交通行動や安全意識とどう関わるかを見ていったのである。

調査結果を分析するなかで、交通行動や安全意識にかかわる生活構造を示すと思われるパターンとして、家族形態パターン、高齢者夫婦の健康状態パターン、職歴パターン、余暇パターン、人生へのモラルのパターン、不安と満足のパターン、歳をとったという自覚などが発見された。そのうちの3つほどを例示すると、以下の通りである。

① 家族形態パターン

生活構造を示す指標の一つとして、家族形態があると思う。一人暮らしの高齢者、

表1-1-1 家族形態パターン

◎	高齢者一人住まい	43人 (10.4%)
◎=○	高齢者夫婦のみ二人住まい	108人 (26.0%)
◎=○ ○=○	高齢者夫婦+子供夫婦 高齢者夫婦+未婚子	71人 (17.1%)
◎=○ ○=○ ○	高齢者夫婦+子供夫婦+孫	72人 (17.3%)
◎ ○=○	高齢者一人+子供夫婦 高齢者一人+未婚子	30人 (7.2%)
◎ ○=○ ○	高齢者一人+子供夫婦+孫 高齢者一人+子供夫婦+未婚子	55人 (13.3%)
	その他	36人 (8.7%)

夫婦二人で住んでいる高齢者、結婚した子供や孫と一緒に住んでいる高齢者、こうした家族構成の違いはかれらの交通行動や安全意識と深く関連するのではないかということが予測される。そこで分析の指標として表1-1-1のような、その他を含む7つの家族形態のパターンを用意した。一番多かったパターンは夫婦のみ二人住まいのパターンで、対象者415人中の108人、26%であった。

② 高齢者夫婦の健康状態パターン

高齢者の交通問題を考える場合、夫婦の健康状態というのものがかれらの行動や意識に大きな影響を与えそうである。いくら本人が健康でも、配偶者が健康でなければ交通行動にそれなりの影響を受けることは当然予想されるところである。そこで、夫婦の健康状態を組み合わせて表1-1-2のようなパターンをつくった。◎=○、すなわち本人も配偶者も健康というパターンが、415人中194人、46.7%で一番多いが、それに次いで多いのが◎=×、すなわち本人は健康だが配偶者はいないというパターンで25.5%となっている。

表1-1-2 高齢者夫婦の健康状態パターン

◎=○	本人・配偶者共に健康	194人 (46.7%)
◎=●	本人健康+配偶者健康でない	32人 (7.7%)
◎=×	本人健康+配偶者なし	106人 (25.5%)
●=○	本人健康でない+配偶者健康	21人 (5.1%)
●=●	本人・配偶者共に健康でない	26人 (6.3%)
●=×	本人健康でない+配偶者なし	33人 (8.0%)
	D. K.	3人 (0.7%)

高齢者世帯の7割強は夫婦あるいは単身で健康な状態を保っているということが出来るが、逆にいえば、3割弱が健康でない者をかかえているということにもなり、これは深刻なデータと見ることもできる。

③ 人生へのモラルのパターン

高齢者が人生を積極的に生きていこうとしているのか、やる気をどの程度もっているのかという問題は、高齢者のモビリティとかなり関わる問題であるように思う。そこで、表1-1-3に示したような4つの意見に対して、賛成するか反対するかをもとに、非常に積極的な回答にプラス2点、非常に消極的な回答にマイナス2点を与え、4つの回答の点数を合計して、非常にポジティブなタイプから非常にネガティブなタイプまで5つのタイプに分類した。比率配分を見てもわかるように、5つのタイプはかなりきれいに正規分布している。

表1-1-3 人生へのモラルのパターン

	Yes	>	DK	<	No
1. 人生は歳をとるにつれて悪くなる	-2	-1	0	+1	+2
2. 去年と同じかそれ以上に元気がある	+2	+1	0	-1	-2
3. 歳をとって役立たずになった	-2	-1	0	+1	+2
4. 歳をとることは若い時に考えたよりよい	+2	+1	0	-1	-2
	+8, 7, 6, 5	4, 3, 2	1, 0, -1	-2, -3, -4	-5, -6, -7, -8
	非常にポジティブ	ポジティブ	ニュートラル	ネガティブ	非常にネガティブ
	37人 (8.9%)	86人 (20.7%)	144人 (34.7%)	102人 (24.6%)	46人 (11.1%)

この指標は交通行動にかなり強く関係してくるようと思われるので、ここでは、そうした人生へのモラル（やる気）がどんな要因と関連しているかについても少し例示してみたい。表1-1-4はそれを年齢、居住年数、友人との行き来、独りぼっちになることへの不安といった項目とどう関わっているかを見たものである。大変興味深いのは、一般的に年齢が若いほうが積極的で、高齢になるほど消極的になるように考えられるが、実は人生へのやる気と年齢とはあまり関係がないという事実である。むしろ、居住年数が大きく関係していることが興味深い。現在の場所に居住している年数が長い者ほどポジティブなタイプが多く、短い者はネガティブな傾向が強い。これは、友人との行き来、独りぼっちへの不安などとの関係に見ら

表1-1-4 人生へのモラルを決める諸要因

		非常にポジティブ	ポジティブ	ニュートラル	ネガティブ	非常にネガティブ
全 体		8.9	20.7	34.7	24.6	11.1
年 齢	65～69歳	7.9	19.3	42.1	22.8	7.9
	70～74歳	11.0	20.7	28.0	29.3	11.0
	75歳以上	9.2	22.9	27.5	24.4	16.0
居 住 年 数	10年未満	7.5	18.9	24.5	32.1	17.0
	10～19年	2.7	24.3	27.0	29.7	16.2
	20～29年	7.4	14.7	40.0	25.3	12.6
	30年以上	10.9	23.0	36.1	21.7	8.3
友 人 と の 行 き 来	十分満足	18.7	27.5	35.2	14.3	4.4
	ほぼ満足	7.6	22.5	39.0	20.9	10.0
	やや不満	2.0	6.1	28.6	34.7	28.6
	不 満	—	9.1	4.5	77.3	9.1
独 り ぼ っ ち の 不 安	いつもある	—	6.7	23.3	50.0	20.0
	時々ある	9.1	9.1	30.3	27.3	24.2
	たまにある	7.5	25.0	22.5	30.0	15.0
	余りない	6.0	19.6	38.6	25.5	10.3
	全くない	15.9	27.0	37.3	14.3	5.6

れる傾向とも一致しており、高齢者にとって一つ場所、住み慣れた場所に長く居住することが友人を増やし、孤独感をなくす上で重要であり、そのことが人生へのやる気を高めていることがわかるのである。

さて、昨年度の研究では、こうした生活構造のパターンを基に、それが高齢者のモビリティ、交通行動や意識にどのようにかかわっているのかをアンケート調査を通じて見ていったのであるが、いずれにしても、高齢者は自分がいま置かれている生活を前提にし、そこから交通と深く関わっているわけであり、そうした生活構造の視点を導入することによって高齢者の交通行動がよりよく理解されることが発見された。

(3) 昨年度研究から得られた課題

昨年度の調査研究を通じてのいま一つ重要な発見は、そうした生活構造の視点を導入することは高齢者を中心に高齢者の視点から交通問題を考えていくことでもあるという点である。高齢者の生活意識をめぐる国際比較調査を見ても、日本の高齢者は決して弱者としての側面だけをもつものではない。高齢者は本当は自立しているのに、こと交通問題になるとかれらは弱者として扱われ、そのことが高齢者の甘えと安全への受動的な態度を結果しているのではないかという気がする。つまり、交通の領域に関する限り、社会が受け身の高齢者を敢えて作りあげているのではないかと思うのである。

これからの高齢者の交通問題を考えていくには、高齢者の自立をうながし、物言わぬ高齢者から物言う高齢者、積極的な高齢者に変質を迫るような視点が是非とも必要である。高齢者の目線で現在の交通社会を考えたとき、そこには改善されるべき点が実に数多く存在しているはずである。それは他の年齢層には気づき難いものであり、高齢者にしか見えないものも多いはずである。しかし、かれらはそれを提案することをしないし、そうした機会やルートも残念ながら用意されていない。そうした高齢者の目から見た改善提案が積極的になされ、それが施策に反映されていくなれば、かれらの自発的な安全意識も高まり、交通事故の件数や死傷者の数は際立って減少することが期待されるのである。

2. 本調査研究の目的

そうした昨年度の調査研究で得られた問題意識から、本年度はそうした基礎研究的なデータをもとに、その応用を図り、政策への提案に結びつくような調査研究を行いたいと考えたわけである。昨年度の研究成果の上に、都市規模といった新たな視点も加えながら、高齢者の生活のパターン化を行い、それに基づいた具体的な戦略を提案したい。提案内容としては高齢者の交通安全教育、都市のモビリティ環境、道路・施設・くるま、

高齢者への交通支援策などといった観点が考えられるが、それら具体的提案事項を研究メンバーで論議し、その実行可能性や有効性を集団面接、アンケート調査、聞き取り調査などを通じて検証したいと考えたのである。

再三指摘したように、高齢者といっても、その生活構造、生活実態を見るとさまざまなパターンが存在している。ところが、高齢者に対するこれまでの交通政策は、高齢者の共通項に注目し、かれらを一律に扱う傾向があった。これからの社会は高齢者の交通環境に対して、さまざまなメニューを提供し、高齢者がそれぞれの立場から自分にあったメニューを選べるような方向に進むべきである。そのためには高齢者の生活実態に即して高齢者をセグメントし、そこからあるべき移動手段や道路環境、あるいは交通教育のあり方を考え、提案していくことが重要だと考えたからである。

第2節 研究の方法と経緯

1. 研究の全体的な流れ

本年度研究の全体的な流れは図1-2-1に示した通りである。まず、研究会では昨年度の研究会でまとめられた、「高齢化社会における生活構造とモビリティに関する調査研究」報告書（国際交通安全学会、平成7年3月）を全員で読み、その研究成果の分析・検討を行った。そこでは、高齢者の交通行動、安全意識などに深くかかわる生活構造のパターンがどのようなものであるかを、昨年の研究成果に新たな視点を加えて検討

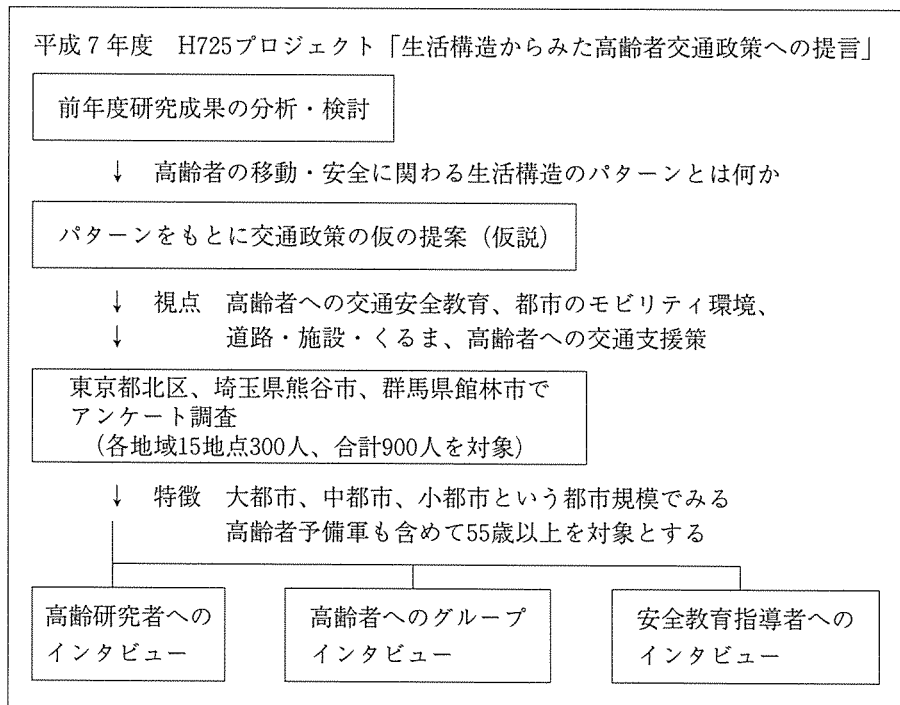


図1-2-1 本年度の研究経緯

した。そこでは、昨年度の視点に欠けていた都市の規模、あるいは中央都市であるか地方都市であるかといった視点の重要性が指摘され、それも生活構造のパターンにかかわる重要な要因として加えることが確認された。

次に、そこで検討された生活構造を示すパターンを念頭に、本年度の重要課題である交通政策への提案、すなわち「生活構造からみて、高齢者への交通施策はどうあるべきか」についてフリーディスカッションを行った。その際、交通施策についてはさまざまな側面が考えられるわけであるが、研究メンバーの関心領域を考慮して、主として4つの領域すなわち、高齢者への交通安全教育、都市のモビリティ環境、道路・施設・くるま、高齢者への交通支援策といった領域を中心に提案のための仮説が検討された。

以上のような議論を中心とした研究活動が、主として研究の前期で行われ、後期はそれら議論を検証し、仮の提案に関してはその有効性や実行可能性についてデータを基に検証する作業が中心に据えられた。すなわち、先ず東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市の3地域で高齢者を中心にアンケート調査が企画・実行された。各地域とも、駅からの距離や地域特性などを考慮して、サンプルが偏らないように15地点を選び、それぞれの地点で20人、地域毎では300人、合計900人を対象にアンケートを行ったのである。なおそこには、東京都北区は大都市の代表として、埼玉県熊谷市は中都市の代表、群馬県館林市は小都市の代表として選んだものであり、先に示した生活構造が都市規模の違いによって異なってくるものであるかどうかをみたいという視点が含まれているわけである。

また今回のアンケート調査は、65歳以上の高齢者だけを対象にしたものではなく、高齢者予備軍と目される55～64歳の人たちも対象としたところに特徴がある。次代の高齢者の行動や意識を調査し、そこから予測を行うという意味と、実は高齢者に働きかける機能が高齢者予備軍に期待できるという意味、あるいは高齢者予備軍（55～64歳）・前期高齢者（65～74歳）・後期高齢者（75歳以上）で交通行動や安全意識にどのような違いがあるかを対比してみたいという意味もあったことを付け加えておきたい。

このようにして行われたアンケート調査のデータを、さまざまな観点でクロス集計し、それに分析を加えながら、諸施策の有効性や実行可能性について検証していった。また、そこで行われた自由記入欄の分析や、クロス集計結果から、提案のための仮説づくりの段階では気付かなかった新しい事実や、新しい提案に結び付くような事実も発見されることになった。そうした新しい発見も加えて、再度施策をめぐる議論がなされ、研究会の提案事項を固める方向で検討がなされた。

ただ、こうしたアンケートによる分析は量的分析として大局的な検討はできるが、どうしても表面的な分析に終わる恐れがあったことから、最後に質的な分析、とくに提案の有効性や実行可能性については、インタビュー法を基に再度検討されることが必要だ

との観点から、とくに高齢者に対する交通安全教育を中心に、3つの場で質的調査が行われた。

その第1は、高齢研究者に対するインタビューである。具体的には、国際交通安全学会の顧問の先生に数人お集まりいただき、われわれの考えた交通安全教育のための施策に関してお考えを伺った。高齢者であるという観点と、交通問題の専門研究者という2つの観点から大変積極的なご発言をいただいた。

その第2は、高齢者へのグループインタビューという方法である。熊谷市と館林市の2地域で、アンケートに積極的にお答えいただいた高齢者に趣旨を説明して集まっていたいただき、アンケートでは答えきれない質的な内容についての回答や、提案に対する感想をお聞きした。高齢者の方々は積極的に参加くださり、われわれの趣旨を理解したうえで、新たな提案をしてくれたことも付け加えておきたい。

その第3は、実施主体と目される人たちに対するインタビューである。交通安全指導員という立場にある人、自動車教習所を代表される方などをお呼びし、施策実行の可能性や有効性について忌憚ない意見を伺ったものである。

以上のように、後期は提案の実行可能性、有効性などについて検討していったわけである。

2. 研究会活動と調査活動

本年度研究会は表1-2-1のように11回開かれた。調査研究活動の流れについては、既に述べたところであるが、第1回研究会から第11回の研究会に至る各研究会の検討内容は表に示した通りである。

また、研究会とは別に、それに平行してさまざまな調査活動が行われたわけであるが、その内容と経過については表1-2-2に示した通りである。既に述べたように、本年度研究調査の目標は、最終的に高齢者の移動や安全に向けて何が必要かを提言することに置いたことから、高齢者の交通実態や意識の分析をできるだけ早め（10月末まで）に済ませ、それを分析しながら提案をめぐる仮説の検証を行い（12月中旬までに）、その後でそうした施策の実行可能性や有効性などを、インタビューを中心とした質的調査で検証していこうとしたものである。

表1-2-1 研究会開催の経緯

第1回	1995/6/21	研究の趣旨説明、研究計画の検討、スケジュールの検討、フリーディスカッション
第2回	7/5	前年度調査報告の内容について検討、家田委員より地方都市の高齢者移動行動についての研究報告、調査研究計画の検討
第3回	7/25	研究方針・スケジュール・予算の確認、交通安全教育の視点からの提案（鈴木PL）、提案の切り口の検討、アンケート調査のデザイン案（家田委員）
第4回	9/1	アンケート調査票の検討、アンケート調査実施方法についての検討（パイロット調査、本調査）
第5回	9/18	パイロット調査報告、質問文検討、調査方法並びに調査地点の決定
第6回	10/30	アンケート調査第1次集計結果報告およびディスカッション、今後の分析計画の検討、インタビュー調査（質的調査）の検討
第7回	11/27	アンケート調査の分析に基づいた提言（各委員）、自由記入欄の分析
第8回	12/15	国際交通安全学会顧問へのインタビュー、アンケート調査結果の分析
第9回	1996/1/8	アンケート調査集計結果に基づく提言内容の検討、グループインタビューの進め方について、報告書構成と執筆分担の決定
第10回	1/22	自由記入欄分析結果の報告、インタビュー内容の検討と対象者の選定、報告書第3章高齢者交通政策への提言執筆内容骨子の報告（各委員）
第11回	2/19	アンケート集計結果・自由記入欄分析結果の検討、提言内容の検討、グループインタビュー結果の報告、執筆内容の調整、内部報告会発表の打ち合わせ

表1-2-2 研究会以外の研究調査活動の経緯

1995/9/1~15	東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市でアンケート調査のためのパイロット調査（予備調査）
9/18~29	調査票質問づくり
10/6	アンケート調査インストラクション
10/7~20	調査期間
10/23~27	コーディングおよび第1次集計
11/6~24	第2次集計
12/15	高齢研究者へのインタビュー
1996/2/4	館林市および熊谷市で、高齢者へのグループインタビュー
2/19	安全教育指導者へのインタビュー
3/9	国際交通安全学会内部報告会で報告
4/19	国際交通安全学会外部報告会で報告

[鈴木春男]

第2章 高齢者に対する意識調査

第1節 調査概要

1. 調査方法

調査は配票留め置き自記式無記名アンケート法によって行われた。配票先は定められた調査地点において、ランダム・サンプリングによって住宅地図上に示された家（アパート・マンション等を含む）を調査員が訪問し、そこに55歳以上の高齢者がいるかどうかを確認し、いた場合には、調査の趣旨を説明して記入を依頼するという方法で行った。

1 調査地点で、約20人の高齢者に調査を依頼し、調査票を回収することを目標としたが、その際、性別・年齢の偏りを避けるために依頼する時点で、55～64歳の男性と女性、65～69歳の男性と女性、70歳以上の男性と女性の6つの層ができるだけ同数に近くなるよう配慮した。

2. 調査対象

調査地点は、大都市の代表として東京都北区、中都市の代表として埼玉県熊谷市、小都市の代表として群馬県館林市の3地域を決め、各地域とも駅からの距離や地域特性などを考慮してサンプルが偏らないように15地点を選び、各々の地点で20人、地域毎では300人、合計900人を対象にアンケートを行った。そこには、生活構造が都市規模の違いによって異なってくるものであるか、また、それと関連してモビリティ自体に違いがあるかどうかを見たいとする視点が含まれている。

3. 調査時期

調査は平成7年10月7日から10月20日までの間に行われた。

4. 集計

回収された有効サンプルは900であったが、問1から問44のすべての質問に対し、次の17項目でクロス集計が行われている。

- ①性別 ②性・年齢 ③地域 ④地域・性別 ⑤地域・性・年齢
- ⑥人生へのモラル（やる気） ⑦余暇パターン
- ⑧家族特性パターン ⑨仕事歴 ⑩外出傾向パターン
- ⑪自宅周辺の交通の便への満足度 ⑫自宅周辺の環境への満足度
- ⑬外出についての3つのタイプ ⑭外出に対する意向 ⑮家族の事故体験

⑩交通安全教育受講経験 ⑪自家用車のとらえ方

また、65歳以上の高齢者が全サンプル900人のうち613人存在していたところから、高齢者のみの実態を把握するため、あるいは前年度のデータと比較するために、613人について別に上記のクロス集計がすべて行われている。

5. 対象サンプルの特性

(1) 性・年齢

回収されたサンプルは、既に述べたように、55～64歳の男性と女性、65～74歳の男性と女性、75歳以上の男性と女性の6つの層ができるだけ同数になるよう配慮してある。調査地域である東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市における性・年齢別の回収サンプル数は表2-1-1に示す通りである。館林市において、男女とも65～74歳の回収サンプルが多少多く、その分とくに男性において75歳以上の層が少なくなっているが、もっとも少ない熊谷市の75歳以上の男性の場合でも35人となっており、地域ごとに性・年齢別に検討してもクロス集計に耐えられる数字だと思われる。

表2-1-1 サンプルの地域別性・年齢構成 (単位：人)

	男 性				女 性				合計
	55～64歳	65～74歳	75歳以上	不 明	55～64歳	65～74歳	75歳以上	不 明	
東京都北区	44	52	51	0	49	49	53	2	300
埼玉県熊谷市	47	49	49	3	50	53	49	0	300
群馬県館林市	50	62	35	0	44	65	43	1	300
合 計	141	163	135	3	143	167	145	3	900

(2) 同居家族人数

表2-1-2からもわかるように、4人以上の家族で住んでいる高齢者が全体では42.4%と一番多いが、他方で、1人住まいの高齢者が1割弱、老夫婦のパターンが多いことが予想される2人住まいの高齢者が3割以上もあり、若い人のいない高齢者だけの家庭が数多くあることがわかる。

それを地域別に見ると、館林市では4人以上の家族で住んでいる人が52.3%も存在し、直系家族に見られるような複数世代が同居する規模の大きい家族の多いことがわかる。

表2-1-2 地域別同居家族人数 (単位：%)

	1人住まい	2人	3人	4人	5人	6人以上	無回答	平均家族数
東京都北区	12.3	35.7	18.0	14.0	11.3	8.3	0.3	3.0
埼玉県熊谷市	8.3	33.7	16.7	11.0	10.7	19.7	—	3.5
群馬県館林市	4.7	22.0	20.7	14.3	14.7	23.3	0.3	3.9
合 計	8.4	30.4	18.4	13.1	12.2	17.1	0.2	3.5

(3) 住まいの形態

高齢者の住居形態は、圧倒的に一戸建て住宅が多い（表2-1-3）。また、マンションやアパートの場合でも、1～2階に住むか、エレベーターのある建物に住んでいるケースが多く、エレベーターがないマンションやアパートの3階以上に住んでいるケースは全体の3.9%しかなかった。ただ、確かにその数字は大きなものではないが、お年寄りの100人に4人が毎日3階以上の階段を上り下りしているわけで、これは無視できない数字かも知れない。

また、地域別にみると、大都市である東京都北区では、一戸建て住宅に居住する高齢者の比率は65.3%で、90%を超える他の地域とはかなり異なった傾向を示している。しかも、そこではエレベーターのない集合住宅の3階以上に居住している者が1割を超えており、交通の便はよくても住宅事情はかなり厳しい状況にあることが理解される。

表2-1-3 地域別住まいの形態

(単位：%)

	一戸建て住宅	集合住宅の1～2階	エレベーターのある集合住宅3階以上	エレベーターのない集合住宅3階以上	不明
東京都北区	65.3	14.7	8.3	11.3	0.3
埼玉県熊谷市	94.7	1.7	—	0.3	3.3
群馬県館林市	95.3	1.7	—	—	3.0
合計	85.1	6.0	2.8	3.9	2.2

(4) 居住年数

現在のところに住んでいる居住年数を見ると、10年未満が4.2%、10～20年未満が9.8%、20～30年未満が12.1%、30～40年未満が53.2%となっており、現在の場所に長く居住している高齢者が多いことを示している（表2-1-4）。とくに、熊谷市では、現在と同じ場所に40年以上住んでいる高齢者が59.7%に達しており、地域に密着した高齢者が多いことが推測される。

表2-1-4 地域別居住年数

(単位：%)

	10年未満	10～20年未満	20～30年未満	30～40年未満	40年以上	不明
東京都北区	4.7	12.0	14.7	22.3	46.3	—
埼玉県熊谷市	2.3	6.3	9.7	21.7	59.7	0.3
群馬県館林市	5.7	11.0	12.0	17.7	53.7	—
合計	4.2	9.8	12.1	20.6	53.2	0.1

表2-1-5は、現在住んでいる市や区以外の場所に居住し生活した経験を持つかを尋ねた結果を示したものであるが、全体的に見ると、他の場所での生活経験のある者は53.4%、他の場所での生活経験のない者が46%となっている。他の場所での生活

経験を持つ者のほうが僅かに多いが、とくに北区では男女とも他の場所での生活経験を持つ者が7割を超えており、特徴ある傾向を示している。逆に、熊谷市や館林市では、他の場所での生活経験がない者が男女とも5割を超えていることがわかる。

表2-1-5 地域・性別居住の市・区域外での生活経験 (単位：%)

		生活経験あり	生活経験なし	不明
東京都北区	男性	73.5	25.9	0.7
	女性	78.4	21.6	—
埼玉県熊谷市	男性	38.5	60.8	0.7
	女性	40.8	58.6	0.7
群馬県館林市	男性	44.9	54.4	0.7
	女性	44.4	54.9	0.7
合計		53.4	46.0	0.6

(5) 現在の仕事内容

表2-1-6は対象とされたサンプルの仕事内容を性・年齢別に示したものであるが、男女とも、年齢によって無職・その他の比率が大きく異なることが、当然のことながら示されている。男性で75歳以上の場合には、無職・その他の者が68.1%と非常に多く、有職者では自営業が22.5%で1番、自営業手伝いが5.1%で2番目に多くなっている。女性で75歳以上の場合には無職が83.4%、自営業手伝いと専業主婦が4.8%を占めており、それ以外の有職者は少ない。

逆に、男性の55～64歳層では、その82.3%が働いており、65～74歳の層ではその52.1%が働いている。女性の場合には、専業主婦として働いている場合を除くと、55～64歳の層では47.5%、65～74歳の層では23.9%が働いていることがわかる。高齢者の生活実態の国際比較データを見ても、日本の高齢者の勤労実態の高さが明らかにされているが、そうした傾向は今回の調査でもかなり明確に出ている。高齢者のモビリティを考えるにあたっては、かなり重視しなければならない側面だと思われる。

表2-1-6 性・年齢別現在の仕事内容 (単位：%)

		会社員 公務員 団体職員	パート タイマー	自営業	自営業 手伝い	専門的 自由業	内職	専業主婦	無職 その他
男性	55～64歳	36.2	2.1	37.6	2.8	3.5	—	—	17.7
	65～74歳	7.4	6.1	28.8	4.9	3.7	1.2	—	47.9
	75歳以上	2.9	0.7	22.5	5.1	0.7	—	—	68.1
女性	55～64歳	4.2	18.2	12.6	11.2	1.4	—	30.1	22.4
	65～74歳	1.8	1.8	12.6	4.2	1.8	1.8	21.6	54.5
	75歳以上	0.7	1.4	4.1	4.8	—	0.7	4.8	83.4
合計		8.6	5.1	19.6	5.4	2.0	0.7	9.7	49.0

表2-1-7は、地域・性別に仕事内容を見たものであるが、各地域とも性別による差はかなり見受けられるが、地域別の差はほとんど見受けられないことがわかる。性別には各地域とも、男性の場合には会社員・公務員・団体職員、あるいは自営業の従事者が多く、また自営業がかなり多く存在しているのに対し、女性の場合にはパートタイマー、専業主婦が多くなっていることがわかる。

表2-1-7 地域・性別現在の仕事内容 (単位：%)

		会社員 公務員 団体職員	パート タイマー	自営業	自営業 手伝い	専門的 自由業	内 職	専 業 主 婦	無 職 その他
東京都北区	男性	16.3	2.0	32.0	2.7	4.1	0.7	—	42.2
	女性	1.3	12.4	9.2	9.2	1.3	—	18.3	48.4
埼玉県熊谷市	男性	14.2	3.4	30.4	3.4	2.7	—	—	45.9
	女性	0.7	3.3	9.9	5.3	0.7	0.7	24.3	55.3
群馬県館林市	男性	15.0	4.1	26.5	6.8	1.4	0.7	—	45.6
	女性	4.6	5.2	10.5	5.2	2.0	2.0	14.4	56.2
合 計		8.6	5.1	19.6	5.4	2.0	0.7	9.7	49.0

(6) 仕事歴

現在の職業とは別に、どのような職歴をもった高齢者なのか、ということによって交通に対する意識や態度に違いが生ずるということも考えられる。そこで、現在の職業のほかに50歳のときの職業を尋ね、両者を組み合わせて表2-1-8のような職歴パターンをつくってみた。職業にはさまざまなものがあり、組み合わせだけでも相当な数になったため、比率の比較的多いものだけをパターンとして取りあげたため、その他が非常に増えてしまったのであるが、会社員をしていて現在は無職という者が1番多く24.3%を占めている。それに次いでいるのが自営業をやり続けているパターン22%で、さらに会社員をやり続けているパターン12.1%が続いている。

表2-1-8 年齢別仕事歴パターン (単位：%)

50歳時 ↓ 現 在	会社員 ↓ 会社員	自営業 ↓ 自営業	会社員 ↓ 無 職	専業主婦 ↓ 専業主婦	無 職 ↓ 無 職	会社員 ↓ 自営業	その他 不 明
55～64歳	26.8	29.2	13.7	9.9	1.1	1.4	18.0
65～74歳	8.2	21.5	29.7	7.6	3.9	2.1	27.0
75歳以上	1.8	15.5	29.0	1.8	7.8	1.4	42.8
全 体	12.1	22.0	24.3	6.4	4.2	1.7	29.2

注) 会社員にはパートを含む。自営業には手伝いも含む。

第2節 交通環境をめぐる実態と意識

1. 交通環境をめぐる居住地域への評価

(1) 自宅周辺の交通の便

そこに住む高齢者が自宅周辺の交通の便に対してどのくらい満足しているのかを地域別にみたものが表2-2-1である。全体的には十分満足している者が27.3%、ほぼ満足している者が50%であり、高齢者の4分の3以上がまあ満足しているといっている。とくに、大都市の代表としての北区では満足している者が42.3%、ほぼ満足している者が46.3%で、9割近くが満足の意思を表明している。

逆に、地方中都市の熊谷市や地方小都市の館林市ではやや不満または非常に不満と答える者の比率もかなり高くなっている。とくに館林市では非常に不満な者が7.7%、やや不満だとする者が26%に達しており、両者を合計した不満層は3分の1に達していることがわかる。大都市では公共交通機関がかなり発達しているのに対して、地方都市ではその整備が十分でなく、むしろバス路線などが廃止の方向に向かっている状況を反映したものと理解される。

表2-2-1 地域別自宅周辺の交通の便への満足度 (単位：%)

	十分満足	ほぼ満足	やや不満	非常に不満	不明
東京都北区	42.3	46.3	10.3	1.0	—
埼玉県熊谷市	25.0	52.3	17.3	5.0	0.3
群馬県館林市	14.7	51.3	26.0	7.7	0.3
合計	27.3	50.0	17.9	4.6	0.2

(2) 交通騒音や環境汚染

大都市は交通の便はいいが、交通の騒音や環境が悪くなるということが常識的には考えられ、高齢者自身の評価もそうした実態が反映すると予想されたのであるが、表2-2-2からもわかる通りかならずしもそうした予想は的中しなかった。

全体的に見ると、交通騒音や環境汚染状況に対して非常に不満だと答えた者が7%、やや不満と答えた者が33.1%となっており、4割の高齢者が不満を持っていることがわかる。ただ、そうした不満を持つ者で一番多いのが熊谷市の居住者であり、そこでは合計47.4%とほぼ半分の高齢者が不満を持っていることがわかるのである。

表2-2-2 地域別自宅周辺の交通騒音や環境汚染への不満度 (単位：%)

	非常に不満	やや不満	ほぼ満足	十分満足	不明
東京都北区	4.7	30.3	48.3	16.7	—
埼玉県熊谷市	8.7	38.7	42.3	10.0	0.3
群馬県館林市	7.7	30.3	49.3	12.0	0.7
合計	7.0	33.1	46.7	12.9	0.3

2. 通勤と交通

(1) 片道通勤時間

既に見たように、男性高齢者ではどの地域でも18%前後の者がサラリーマンとして勤務しているわけであり、通勤は高齢者にとっての外出の機会としてかなり大きなウエイトを占めているといっている。そこで、勤務先までどのくらいの時間をかけて通勤しているのかを見たものが表2-2-3である。そこから明らかなように、全体的には高齢者の通勤時間はその77.4%が30分以内であり、かなり居住地に近いところに勤務している実態がわかる。とくに地方都市である熊谷市や館林市では30分以内とする者が8割を超えており、職住接近の実態が明らかにされている。逆に北区では31分以上の者が2割を超えており、かなりの時間をかけて通勤していることがわかる。

表2-2-3 地域別片道通勤時間 (単位：%)

	30分以内	31～60分以内	61分以上	不 明
東京都北区	66.9	17.6	4.4	11.0
埼玉県熊谷市	84.7	4.5	4.5	6.3
群馬県館林市	82.4	2.4	4.8	10.4
合 計	77.4	8.6	4.6	9.4

(2) 通勤で利用する交通手段

では、高齢者は通勤の場合どのような交通手段を利用しているのだろうか。表2-2-4より明らかなように、高齢者全体で見ると、通勤はないという人を除き、通勤で一番多く利用されているのは自動車（4輪）を自分で運転していくというケースであり、21.2%の者がそれを挙げている。次いで多いのが自転車で15.9%、地方都市が対象に含まれている関係もあって電車・地下鉄は12.6%となっている。

表2-2-4 地域別通勤での利用交通手段（複数回答） (単位：%)

	北 区	熊谷市	館林市	全体
徒歩だけ	11.0	9.9	2.4	7.8
自転車	10.3	17.1	20.8	15.9
原付・自動二輪車	4.4	1.8	4.0	3.5
自分で自動車を運転して	5.1	27.0	33.6	21.2
家族の運転する自動車	—	2.7	1.6	1.3
他人の自家用車に同乗して	—	—	0.8	0.3
会社の送迎バス・自動車	1.5	0.9	—	0.8
タクシー	—	—	—	—
バス	7.4	0.9	—	3.0
電車・地下鉄	22.8	6.3	7.2	12.6
その他・無回答	4.0	11.7	5.6	7.8
通勤はない	45.6	34.2	30.4	37.1
回 答 人 数 (人)	136	111	125	372

ただ、いうまでもないことであるが、そこにある交通機関の違いによって、利用する交通手段は地域別に見るとかなり異なっている。北区では電車・地下鉄の利用者が一番多く、22.8%に達している。その代わり自分で自動車を運転していくというケースは、勤務先に駐車場を確保することが困難な事情もあってか、5.1%と極端に少ない。反対に地方都市になると、自分で自動車を運転していくというケースが増大する。熊谷市では高齢者の27%、館林市では33.6%がそれを利用して通勤先に出かけているのである。また運転をしない人は、勤務先が近いこともあって、自転車を利用することが積極的に行われるようで、熊谷市では17.1%、館林市では20.8%の自転車利用者が存在しているのである。

3. 運転引退のプロセス

よく知られているように、高齢ドライバーの事故は激増している。しかも、高齢ドライバーが第1当事者として事故を起こすケース自体かなりの量で増大している。そうしたことから、高齢者の免許返納の制度についても検討すべきことが話題になりつつある現状である。しかしその一方で、高齢者になると本当に運転技能が低下するものであるかどうかの因果関係の研究もまだ十分なものではなく、また高齢者といっても個人差が大きく、一律には扱えないこと、また運転できるということを十分な武器として社会的に活動している高齢者も数多くあり、またそれがかれらの生きがいになっているケースもあり、さらに買物その他日常生活が運転なくして成り立たないという人も存在することも事実である。

こうしたことから、高齢ドライバーの事故を防止するために、当面もっとも重要なことは彼らが自分の運転技能を自分でチェックし、自覚して安全運転を行うこと、また仮に自分の運転能力に自信が持てない場合には自らの意思で運転を差し控え、時にはそこから引退する勇気を持つことであろうと考える。こうした問題意識から、各地域の高齢ドライバーがどのような形で運転することから引退しているのかを見たものが図2-2-1である。

まず、高齢者のうち運転免許を持っている高齢者の比率であるが、全体では36.3%の高齢者が運転免許を持っていると答えている。55歳以上の者が対象者になっているとはいえ、男女ほぼ同数の高齢者を対象にしながらこれだけの高齢者が運転免許を持っているという事実は驚くべき高率であり、くるまが高齢者にとって実に身近なものになっていることが理解される。しかもいまひとつ大きな特徴は地方小都市になるほど免許保有者の比率が増大するという事実である。北区では28%の者しか免許を持っていないのに対して、熊谷市では37.3%、館林市では実に43.7%の者が免許を保有しているのである。地方都市になるに従い、公共交通機関が未発達であり、自分で車を運転するしか移動の

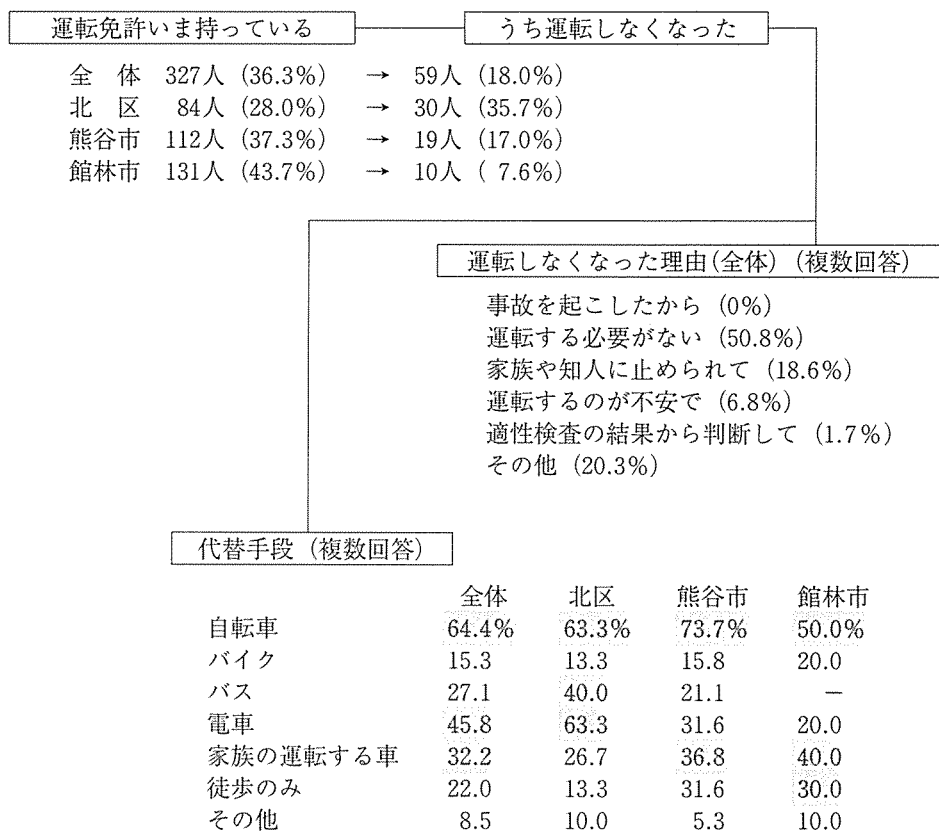


図2-2-1 運転引退のプロセス

手段がないというお年寄りが増えていることが予測されるのである。

では、そうした運転免許保有者のうち、最近では運転するのをやめた、あるいは運転をほとんどしなくなったという者はどのくらいいるのであろうか。全体で見ると、免許保有者を100として、運転をしなくなった者はその18%となっている。

それを地域別に見ると、北区ではもともと免許を持っている人が少ないのに、さらにそのうちの35.7%という多くの高齢ドライバーが運転しなくなったと答えている。逆に熊谷市では免許を持つ高齢者が北区よりずっと多いのに、そのうち運転しなくなったとする者は17%でありかなり少なくなっている。もっと極端なかたちを示すのは館林市である。既にふれたように、3地域のなかではもっとも免許保有者が多い館林市が、運転しなくなった高齢者の数をもっとも少ないのであり、7.6%しかいないのである。

公共交通機関をはじめ交通の便利なところでは、高齢者は仮に免許を持っていたとしても運転を差し控える傾向を示すのに対して、地方都市では移動のための交通手段が十分でないために自らハンドルを握るしか方法がないといった状況があり、それが運転をしなくなる高齢者が少ないことの原因として予想されるのである。将来、高齢者の免許証返納や運転規制が検討されるとしたら、それに替わる交通機関の提供等環境的條件の整備と無関係には論じられないことがわかる。

次に、それではそうした運転しなくなった高齢者が、どのような理由で運転しなくなったのかについて見てみよう。図より明らかなように、ほぼ半数の高齢者が「運転する必要がない」と答えている。つまり、運転する必要がない高齢者が運転をしなくなったのであり、既に指摘したように代替交通手段の発達が高齢者を危険な運転から遠ざける機能を果たしていることが推測されるのである。「家族や知人に止められて」という回答が第2位で18.6%となっている。家族や友人の説得が運転をしなくなることの大きなファクターになっていることも理解される。

「事故を起こしたから」という回答者が一人もいなかったことは心強い限りであるが、「運転するのが不安で」という回答が6.8%、「適性検査の結果から判断して」というのが1.7%しか存在しないことは問題にされるべきであろう。これも既に指摘したように、高齢ドライバーが自分の運転技術の衰えに自ら気付いて、自ら運転を差し控えるといった自発的行動が期待されるわけであるが、残念ながらそうした機会を高齢ドライバーがほとんど持っていないことを、この数字は示しているものであり、今後はそうしたチェックの機会が増大するような社会的条件を整えるべきであろう。

それでは、運転しなくなった高齢者はどのような代替手段を使って移動しているのだろうか。図より明らかなように、運転しなくなった高齢者は全体的に見ると、自転車に乗って出かけることが64.4%と多くなることをデータは示している。また、電車を代替手段として利用している者が45.8%、家族の運転する車と答えた者が32.2%となっている。ただ、代替交通手段として何を使うかは地域によって大きく異なる。北区では自転車と全く同じ比率63.3%で電車の利用者が存在しており、バスの利用者も40%と高い。公共交通機関が発達しているところではお年寄りはそのものを積極的に利用する方向に向かっていることが推定される。逆に、熊谷市や館林市など公共交通機関が不十分なところでは、代替手段として自転車、家族の運転する車とか、あるいは徒歩といった手段しかなく、このことが無理をしても自分でハンドルを握ってしまうという結果を招いているようである。

4. 外出の実態と困っていること

(1) 外出時の歩行状況

今回調査した高齢者が、外出の際どのようなかたちで歩行しているかを性・年齢別に見たものが表2-2-5である。全体的に見ると、高齢者の約9割は杖などは使わずに外出しているが、5.4%の高齢者が杖を使用しており、手押グルマを使用している者が2.9%いる。

ただ、当然のことながら男女とも75歳以上になると、歩行で杖を使用する高齢者の比率が増大し、男性では10.1%、女性では13.1%の者が杖を使用することになる。ま

た、女性の75歳以上では、手押クルマを使用する者も増え、15.9%に達していることがわかる。全体的にいえば、高齢者のほとんどは歩行に支障はないが、一部に杖を使ったり手押クルマを使ったりして外出する高齢者がいることを示している。

表2-2-5 性・年齢別外出時の歩行状況（複数回答）（単位：%）

		つえなどは使用していない	つえを使用している	手押クルマを使用している	車椅子を使用している	外には出ない	不明
男性	55～64歳	97.2	0.7	—	—	0.7	2.1
	65～74歳	97.5	2.5	—	1.2	—	—
	75歳以上	87.7	10.1	—	1.4	—	1.4
女性	55～64歳	97.2	0.7	—	—	—	2.1
	65～74歳	90.4	6.0	1.8	0.6	1.2	0.6
	75歳以上	73.8	13.1	15.9	1.4	3.4	0.7
合計		90.8	5.4	2.9	0.8	0.9	1.1

(2) 外出のタイプ

人が外出する時、外出をめぐって次のような3つのタイプが設定できると思われるが、高齢者はどのタイプが多いのであろうか。

- ①とくに目的がなくても、外出したいというタイプ
- ②目的があれば外出は苦にならないが、無目的な外出はいやだというタイプ
- ③目的があっても、できれば外出は避けたいというタイプ

表2-2-6より明らかなように、全体的には「無目的な外出はいやなタイプ」が一番多く、65.2%に達している。それに次いでいるのが「目的がなくても外出したい」という積極的なタイプで21.1%、「目的があっても外出は避けたい」という消極的なタイプは13.3%しかいない。それを性・年齢別に見ると、比較的若い高齢者の場合には積極的な外出タイプの者が少し増え、逆に75歳以上になると、消極的なタイプが増大することがわかる。とくに、女性の75歳以上の人たちでは27.6%の者が「目的があっても外出は避けたい」としており異常に高くなっている。

表2-2-6 外出のタイプ（単位：%）

		目的がなくても外出したいタイプ	無目的な外出はいやなタイプ	目的があっても外出は避けたいタイプ	不明	合計(人)
全体		21.1	65.2	13.3	0.3	100.0(900)
男性	55～64歳	23.4	68.1	7.1	1.4	100.0(141)
	65～74歳	19.6	73.6	6.7	—	100.0(163)
	75歳以上	21.7	60.1	17.4	0.7	100.0(138)
女性	55～64歳	23.1	70.6	6.3	—	100.0(143)
	65～74歳	19.2	65.3	15.6	—	100.0(167)
	75歳以上	19.3	53.1	27.6	—	100.0(145)

(3) 外出の動機

外出の直接的な目的とは別に、人が外出する場合には、外出の動機といったものがあるはずである。そしてそれはその人の置かれている生活環境とかなり関わりをもっているはずである。そうした発想から、高齢者の外出の動機を7つ程あげ、そうした動機で外出することがよくあるとした者の比率を性・年齢別に示したのが表2-2-7である。

高齢者全体で見ると、健康や体力維持(34%)、用事を頼まれて(23.9%)、友人や知人と話すため(22.2%)等積極的な目的をもって外出しているケースが多いことが理解される。

表2-2-7 性・年齢別外出動機(「よくある」とした者の比率) (単位：%)

	男 性			女 性			全 体
	55～64歳	65～74歳	75歳以上	55～64歳	65～74歳	75歳以上	
家にいてもつまらないため外出する	7.8	8.6	15.9	11.9	9.6	13.8	11.2
健康や体力維持のため外を歩く	29.8	39.3	34.8	32.9	34.1	31.7	34.0
街の様子を知るために外出する	12.8	11.0	14.5	16.1	10.8	7.6	12.1
友人や知人と話すため外出する	13.5	20.9	20.3	27.3	25.7	24.8	22.2
特に用事はないが気分転換に外出する	17.7	19.6	21.0	17.5	18.0	16.6	18.4
子供や孫の遊びに一緒について行く	12.8	13.5	6.5	16.1	7.2	2.8	9.9
買物や郵便を出す等用事を頼まれ外出	22.7	24.5	24.6	34.3	21.0	17.2	23.9

ただ、それを性・年齢別に見ると、「家にいてもつまらないため外出する」といった消極的な外出動機が男女とも75歳以上の高齢者などに見られることがわかる。その反対に55～64歳の比較的若い層では、とくに女性の場合、積極的な理由で外出する者が多いことが明らかになっている。

そうした傾向をより明確にするために、表2-2-8ではそうした7つの動機を整理して、消極的外出派、自律的外出派、家庭的外出派の3つのパターンにわけ、それぞれのパターンについて各質問の回答を計算して、そうした傾向が強いものからまったくないものまで5段階にわけてみた。高齢者全体の傾向で見ると、消極的外出派、自律的外出派、家庭的外出派の3パターンともそれに当てはまる人の比率が同じように配分されており、どれが多いといったことで大きな差は見られない。ただ、敢えていえば消極的外出派に当てはまる人の比率が多少高く、高齢者の外出が不満解消という側面でなされている場合も多いことを予測させるのである。

a. の消極的外出傾向の表を見ると、75歳以上の高齢者でそうした傾向が非常に強いという回答と、逆にまったくないという回答とに二極分化していることが注目される。後期高齢者が消極的な動機で外出する傾向を増す反面、同じ後期高齢者でもそうした消極的な動機で外出することはないとキッパリ言い切るような積極的な高齢者がいることを示している。

表 2-2-8 外出動機のパターン

- a. 消極的外出派
 - 家にいてもつまらないため外出する
 - 特に用事はないが気分転換に外出する
- b. 自立的外出派
 - 健康や体力維持のため外を歩く
 - 街の様子を知るために外出する
 - 友人や知人と話すため外出する
- c. 家庭的外出派
 - 子供や孫の遊びに一緒について行く
 - 買物や郵便を出す等用事を頼まれ外出

a. 性別・年齢別消極的外出傾向 (単位：%)

	非常に強い	かなり強い	中間的	あまりない	まったくない
男性	5.9	10.6	31.2	23.1	29.2
女性	7.6	8.3	28.2	22.7	33.2
55～64歳	5.6	10.2	31.7	21.8	30.6
65～74歳	6.1	8.8	31.2	26.7	27.3
75歳以上	8.5	9.5	26.1	19.1	36.7
合計	6.8	9.4	29.7	22.9	31.2

b. 性別・年齢別自立的外出傾向 (単位：%)

	非常に強い	かなり強い	中間的	あまりない	まったくない
男性	5.0	9.0	12.4	45.7	27.8
女性	4.4	8.1	16.6	43.7	27.3
55～64歳	4.2	7.0	15.8	43.3	29.6
65～74歳	3.9	10.3	15.2	47.6	23.0
75歳以上	6.0	7.8	12.0	43.1	31.1
合計	4.7	8.6	14.6	44.7	27.6

c. 性別・年齢別家庭的外出傾向 (単位：%)

	非常に強い	かなり強い	中間的	あまりない	まったくない
男性	5.4	10.8	28.7	31.9	23.1
女性	3.7	10.5	28.4	26.0	31.4
55～64歳	7.0	12.7	32.0	29.9	18.3
65～74歳	4.5	10.9	32.4	27.6	24.5
75歳以上	2.1	8.1	20.5	29.7	39.6
合計	4.6	10.7	28.6	28.9	23.7

b.の自立的外出傾向でも、後期高齢者はa.とまったく同じような傾向を示す。すなわち自立心旺盛な高齢者とそうでない高齢者が混在しているのが後期高齢者だといえる。

c.の家庭的外出傾向になると、年齢による相関がかなり明確に見られる。すなわち、55～64歳の高齢者予備軍層では、家庭的外出派が比較的多くなる傾向を示しているのに対し、年齢が増加するに従ってそうしたことはまったくないという傾向が増大するのである。

(4) 外出欲求

調査の対象となった高齢者が、何を目的に外出し、その動機はどのようなものであるか、といった点について見てきたのであるが、いまより交通の便がよくなるのならば、そもそも高齢者はもっと外出したいと考えているのであろうか。表2-2-9はそれを地域別に見たものである。高齢者全体で見ると、もっと外出したいとする層は32.3%で全体の3分の1であり、3分の2に相当する67.4%はいま以上に外出したいとは思わないと答えている。これは外出動機のパターンについて見たところでもわかるように、そもそも高齢者にはいま以上の高い外出欲求があるとは必ずしもいえないことの反映と見ることもできるが、その反面、高齢者は外出したいと思えば外出できている現状であり、交通の不便さが外出の障害になっているケースは必ずしも多くないということの反映と見ることもできる。

ただ、それを地域別に見ると、北区ではもっと外出したいという層が38.3%と多くなっており、北区が他の2地域より現状でも交通の便がいいことを考えると、やはり高齢者自身が必ずしも外出欲求を強くもっているわけではないと理解すべきなのかも知れない。しかしその逆に、交通の便がいい北区だからこそ、お年寄りに一層の外出意欲が湧くわけであり、他の2地域でももし交通の便がよくなるならば、そのことによってもっと外出したいという答えは増大するという見方もできないではない。この点に関しては今後検討する余地があると思われる。

表2-2-9 外出欲求（交通の便がよくなれば……）（単位：%）

	もっと外出 したい	いま以上に 外出したい とは思わない	不 明	合 計(人)
全 体	32.3	67.4	0.2	100.0(900)
北 区	38.3	61.3	0.3	100.0(300)
熊谷市	29.0	71.0	—	100.0(300)
館林市	29.7	70.0	0.3	100.0(300)

(5) 外出時に困っていること

表2-2-10は高齢者が外出した時に困ることが予想される項目を11項目あげ、それぞれについて「いつも困っている」という回答の比率に2を掛け、「時々困っている」という回答の比率と合計して困窮度を示したものである。高齢者が外出時に困っているのは、階段や歩道橋の昇り降りがきつい(67.7)、雨の日など道路が滑りやすい(52.3)、歩道の段差につまづく(52.2)、歩道がない(52.1)、ベンチなどちょっと座れる場所がない(47.4)、歩くのがつらい(42.1)、バスの本数が少ない(37.2)等の項目であることがわかる。

それを地域別に見ると、地方中都市である熊谷市において、高齢者の困っているという項目が多くなっていることがわかる。北区では平均の指数よりかなり上回っているものが「階段や歩道橋の昇り降りがきつい」と「歩道の段差につまづくことがある」の2項目であり、館林市では「電車の本数がすくない」の1項目であるのに対して、熊谷市では6項目の数になっている。熊谷市では中都市であるが故に、お年寄りの移動の範囲が館林市より広くなることが予想されるが、それにもかかわらず交通にかかわる環境の整備がまだ十分なされていないことの反映と見ることもできる。

表2-2-10 外出時に困っていること(指数)

	全 体	北 区	熊谷市	館林市
歩くのがつらくて	42.1	38.7	44.7	43.1
階段や歩道橋の昇り降りがきつくて	*67.7	70.7	71.3	61.0
ベンチなどちょっと座れる場所がなくて	*47.4	47.9	51.7	42.7
横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて	20.8	21.4	20.9	20.0
歩道がなくて	*52.1	50.6	58.1	47.7
雨の日など道路が滑りやすくて	*52.3	51.3	54.3	50.9
歩道の段差につまづくことがあって	*52.2	54.7	56.0	46.3
自転車に乗れないで	17.0	19.6	19.3	12.0
車・バイクの運転ができなくて	21.6	15.7	28.6	20.3
バスの本数がすくなくて	37.2	38.9	38.3	34.4
電車の本数がすくなくて	17.2	12.7	14.4	25.0

注：指数は、いつも困っているに2点、困るときがあるに1点を与え、それを回答の比率に掛けて足したもの

表2-2-11はそれを性・年齢別に見たものである。多くの項目は、75歳以上の後期高齢者、中でも特に女性の後期高齢者で困窮度が増していることがわかる。そうした層で特に困っている項目としては、階段や歩道橋の昇り降りがきつい(118.6)、歩くのがつらい(90.4)、ベンチなどちょっと座れる場所がない(84.2)、歩道の段差につまづく(84.2)、雨の日など道路が滑りやすい(78.7)、歩道がない(68.3)等の項目であることがわかる。こうした項目に関しては改善が強く要望される場所である。

表2-2-11 外出時に困っていること（指数）

	男 性			女 性		
	55～64歳	65～74歳	75歳以上	55～64歳	65～74歳	75歳以上
歩くのがつらくて	16.3	21.6	60.2	23.1	44.3	90.4
階段や歩道橋の昇り降りがきつくて	29.8	45.9	80.5	44.1	86.9	118.6
ベンチなどちょっと座れる場所がなくて	27.6	30.0	53.5	28.7	61.1	84.2
横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて	5.7	8.6	36.9	5.6	22.2	47.6
歩道がなくて	39.6	49.0	58.7	39.2	55.7	68.3
雨の日など道路が滑りやすくて	42.5	46.1	53.6	39.9	53.3	78.7
歩道の段差につまずくことがあって	26.9	34.3	63.8	37.8	67.1	84.2
自転車に乗れないで	8.5	4.9	14.5	10.5	24.6	39.3
車・バイクの運転ができなくて	9.9	16.7	15.2	23.1	36.0	27.0
バスの本数がすくなくて	32.5	31.8	34.7	33.6	46.7	42.8
電車の本数がすくなくて	21.2	14.1	12.4	11.9	21.0	22.8

[鈴木春男]

第3節 高齢者の生活活力とモビリティ環境及び移動アクティビティの相互関係

ここでは、まず高齢者のモビリティの実態を基礎集計分析から把握し、次にモデル分析を通して、モビリティ環境、移動アクティビティ及びモラルの相互関係の解明を試みる。

1. モビリティの実態

(1) 高齢者の運転行動

高齢者の関与する交通事故件数は激増しているが、その中でも自動車運転中の死亡事故の数はかなり深刻な問題である。そこで、まず高齢者の運転行動の実態について見ていく。

① 免許保有状況

図2-3-1、図2-3-2は、免許保有・非保有の状況を年齢別、地域別に示したものである。高齢層ほど免許保有率は低く、55～64歳の年齢層と75歳以上の年齢層では30%以上も違いがある。今、40～50歳の人の免許保有率を考えると、今後高齢者の免許保有率はより一層高くなっていくだろう。

また、地方部にいくほど免許保有率は上昇しており、地方都市におけるマイカーの必需性・モータリゼーションの進展がうかがえる。

② 自動車保有台数

各家庭の自動車保有台数を、世帯人数別に比較したものが図2-3-3である。世帯人数増加とともに自動車保有台数も明らかに増加しており、マイカーは一家に

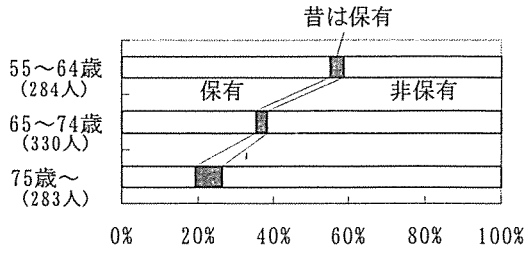


図2-3-1 年齢別免許保有状況

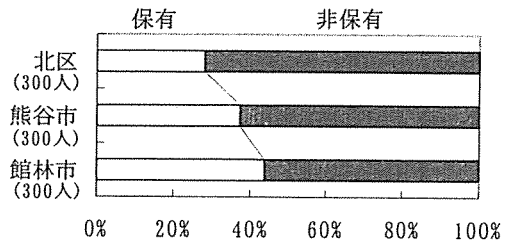


図2-3-2 地域別免許保有状況

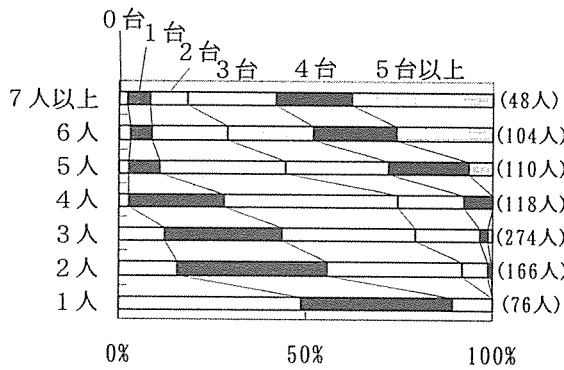


図2-3-3 世帯人数別自動車保有台数

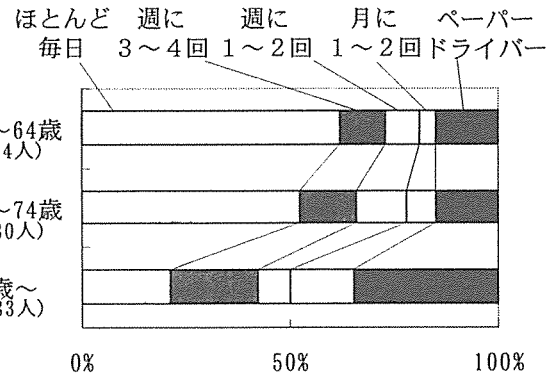


図2-3-4 年齢別自動車運転頻度 (母数：免許保有者)

1台という時代から1人1台という時代に変化していることが読み取れる。

③ 運転頻度

図2-3-4は、現在運転免許を保有している人が、どのくらいの頻度で車を運転しているかについて年齢別にまとめたものである。ほとんど毎日運転しているという人が、55～64歳では60%であるのに対し75歳以上では20%と、明らかに加齢とともに運転頻度は低くなっている。しかし、週に1回は運転するという人が75歳以上でも50%を占め、高齢者にとっても車が必要不可欠なものとなっていることがわかる。また、ペーパードライバーであると答えた人が、55～74歳では60%であるのに対し、75歳以上になると35%と3人に1人に増加している。免許の更新は行い、一応免許は保有しているが、運転は全くしていないということだろう。

④ ペーパードライバー

自分はペーパードライバーであると答えた人に、運転をやめた(又はしない)理由と自動車の代わりに利用する交通手段は何であるかを聞いている。その集計結果を表2-3-1、表2-3-2に示す。

運転をやめた理由は、運転する必要がないからという人が50.8%と圧倒的に多いが、家族や知人に止められて、運転するのが不安で、適性検査から判断してという自分の運転能力に自信がなくなったことが原因で運転をやめた人も計27.1%と少なくない。交通安全の視点から、ある年齢に達したら強制的に免許を返納させようと

表2-3-1 運転をやめた(又はしない)理由

理由	割合
事故を起こしたから	0.0%
運転する必要がないから	50.8
家族や知人に止められて	18.6
運転するのが不安で	6.8
適性検査の結果から判断して	1.7
その他	20.3
不明	1.7
総計	100.0%

表2-3-2 代替利用交通手段
(複数回答)

代替利用交通手段	割合
自転車	64.4%
バイク	15.3
バス	27.1
電車	45.8
家族の運転する車	32.2
徒歩のみ	22.0
その他	8.5

(母数：ペーパードライバー59人)

いった意見もあるが、自分の運転能力の低下・肉体的衰退を自覚して自主的に運転を控えるというのは望ましい傾向であり、今後適性検査を受ける機会を増やすなどして、このような傾向を奨励することが必要であると思われる。

しかし、自動車の代りに用いる交通手段で、自転車が64.4%と圧倒的に高いのが気になる。自動車の運転を、運転能力の低下が理由でやめたのであれば、自転車運転も決して安全なものとは言えないからである。高齢者の自転車利用実態は、今まであまり重要視されていなかったところでもあり、今後その利用特性などについてさらなる調査・研究を行うとともに、自転車の運転指導などの対策を講じることも今後の課題である。

(2) 移動アクティビティの実状

アンケート調査では、9つの外出目的別(表2-3-3参照)に移動アクティビティ(外出頻度・片道移動時間・利用交通手段・外出同伴者)の実状を聞いている。ここでは特に、日常的な買い物(必需性の高い移動アクティビティ)と、レジャー・観光(必需性の低い移動アクティビティ)の2つに着目して、その実状を見ていく。

表2-3-3 移動アクティビティ

必需性の高い移動アクティビティ	必需性の低い移動アクティビティ
1. 日常的な買い物	6. レジャー・観光
2. 日用品以外のショッピング	7. スポーツ・趣味・つきあい
3. 事務的な用事	8. 町内の集まり
4. 家族の送り迎え	9. 子供・孫宅の訪問
5. 通院	

① 外出頻度

まず外出頻度の違いを年齢別に見てみる。その結果、図2-3-5、図2-3-6のようになり、どちらの外出頻度も加齢とともに減少していることがわかる。また「通院」を除くと、その他の目的での外出頻度も、年齢とともに低くなっており、

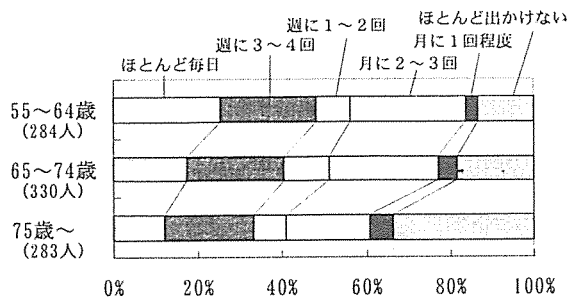


図2-3-5 年齢別日常的な買い物での外出頻度

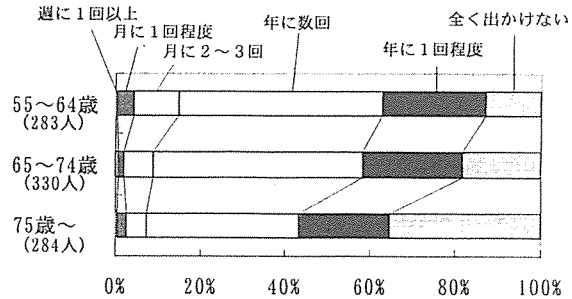


図2-3-6 年齢別レジャー・観光での外出頻度

身体的・精神的衰退のため、どのような目的であろうと外出しようとしなくなる、家に閉じこもりがちになる、といった傾向がうかがえる。

次に男性、女性別に外出頻度を比較してみる。日常的な買い物での外出頻度は、圧倒的に女性の方が高くなっている（図2-3-7）。これは各家庭で女性が家事を行っていることの現れであろう。事務的な用事（銀行・郵便局）での移動アクティビティ等でも、家事を分担している人の外出頻度が高い傾向にある。逆に、男性は家事を行っていないため時間的余裕があるのか、あるいは同僚や町内会との付き合いが多いのか、レジャー・観光での外出頻度が女性より少し高くなっている（図2-3-8）。

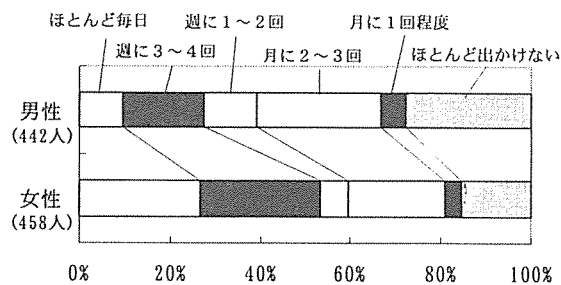


図2-3-7 男女別日常的な買い物での外出頻度

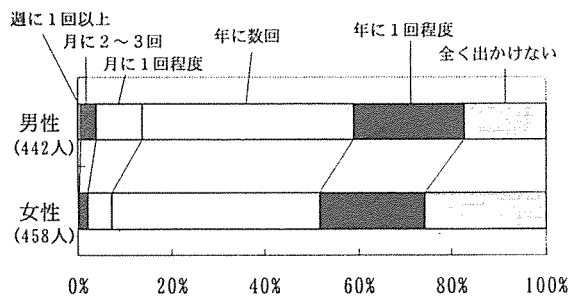


図2-3-8 男女別レジャー・観光での外出頻度

図2-3-9、図2-3-10は、北区・熊谷市・館林市の3地域別に外出頻度を比較したものである。日常的な買い物での外出には「ほとんど毎日」のところ地域性が出ており、北区と館林市では20%弱の違いがある。この原因としては、北区は店舗数が多く、またその店舗も散在している（すなわち近くにある）ので比較的容易に毎日行くことができる、逆に館林市は店舗数が少ない上にそれが駅周辺（市の中心）に集中しており、特に郊外の人々が毎日買い物に行くのは大変であるという状況が考えられる。あるいは地方では車で買い物に出かける人も多く、何日分か買い置きをすることができるため毎日買い物に出かける必要はないということも考え

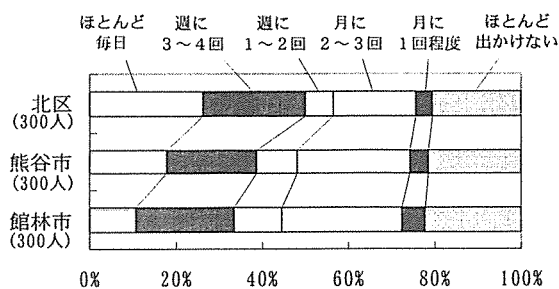


図2-3-9 地域別日常的な買い物での外出頻度

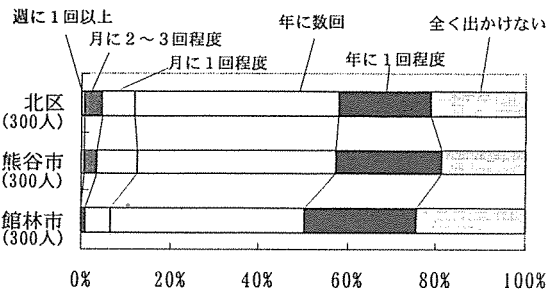


図2-3-10 地域別レジャー・観光での外出頻度

られる。

その他の移動アクティビティでも、必需性の高いものに北区の人々の外出頻度が若干高い傾向が見られた。

最後に、免許保有者・非保有者別に外出頻度を比較してみる。どの移動アクティビティも、免許保有者の方が外出頻度は高いであろうと予想していたが、図2-3-11から日常的な買い物では非保有者の方が保有者よりも外出頻度が高いことがわかる。この理由としては、免許保有者は市の中心ではなく郊外の大型ショッピングセンターに行き、1度に大量の買い物ができるので毎日行く必要はない、あるいは女性の免許保有者が非常に少なく、かつ買い物に出かけるのは女性が多いためこのような傾向が現れる、などが考えられる。

レジャー・観光での外出を含めたその他の移動アクティビティでは、やはり免許保有者の方が外出頻度が高くなっている（図2-3-12）。免許の有無が、その人の移動アクティビティを大きく左右していることが改めて確認された。

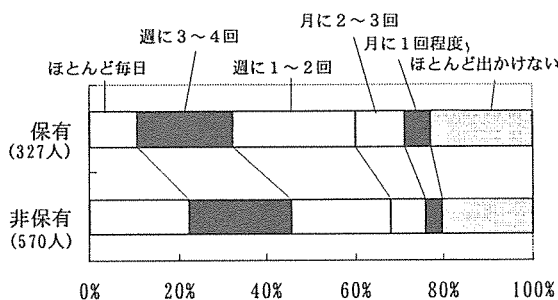


図2-3-11 免許保有・非保有別 日常的な買い物での外出頻度

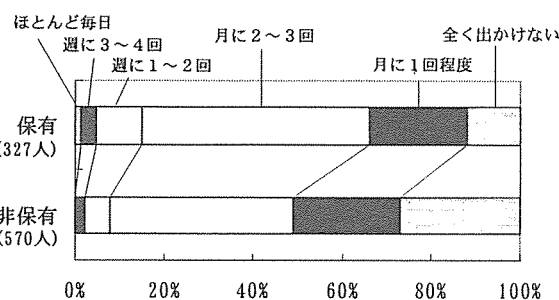


図2-3-12 免許保有・非保有別 レジャー・観光での外出頻度

② 利用交通手段

表2-3-4は、外出の際にどのような交通手段を利用するかを地域別・外出目的別に示したものである。割合の高いもの2つ(外出目的ごと)に網掛けをしてある。

まず、いずれの地域でも、またどの外出目的についても自転車がよく利用されていることがわかる。免許を保有していない人にとっては、歩いていくにはやや抵抗

表2-3-4 地域別外出の際の利用交通手段（母数：計300人中 目的毎に外出した人数）

北区

利用交通手段	外出目的	日常的な買い物	贈答品などのショッピング	事務的な用事	家族の送り迎え	通院	スポーツ・趣味・付き合い	子供・孫宅の訪問	町内の集まり	レジャー・観光
徒歩のみ		57.6%	10.6%	52.8%	41.2%	39.4%	23.7%	14.2%	70.0%	0.4%
自転車		28.6	10.6	32.2	11.8	16.2	16.0	6.2	16.3	0.8
自分で自動車を運転して		1.7	5.0	2.3	11.8	1.4	7.7	9.7	0.0	8.9
家族の運転する自動車		2.5	6.3	0.9	5.9	6.0	3.6	17.7	1.3	17.8
他人の自動車に同乗して		0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5
バス		5.5	23.1	4.7	5.9	13.9	12.4	6.2	1.3	16.1
電車・地下鉄		2.9	41.3	5.1	17.6	14.4	33.5	41.6	6.3	40.7
その他		1.3	1.9	1.9	5.9	8.8	3.1	4.4	5.0	12.7
母数（人）		238人	160人	214人	17人	216人	194人	113人	80人	236人

熊谷市

利用交通手段	外出目的	日常的な買い物	贈答品などのショッピング	事務的な用事	家族の送り迎え	通院	スポーツ・趣味・付き合い	子供・孫宅の訪問	町内の集まり	レジャー・観光
徒歩のみ		21.8%	11.8%	20.3%	18.5%	21.6%	17.5%	13.8%	29.5%	2.1%
自転車		39.7	33.3	49.8	22.2	34.7	38.4	26.1	49.1	1.2
自分で自動車を運転して		20.5	22.2	17.4	55.6	15.0	26.6	23.2	9.8	10.3
家族の運転する自動車		11.5	21.5	3.4	3.7	15.5	5.6	21.7	1.8	16.0
他人の自動車に同乗して		0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	2.7	4.9
バス		0.9	4.2	0.5	0.0	4.2	0.6	10.1	0.9	31.7
電車・地下鉄		0.4	1.4	1.0	0.0	3.8	5.6	2.2	0.0	19.3
その他		4.7	5.6	7.7	0.0	5.2	1.7	2.9	6.3	14.4
母数（人）		234人	144人	207人	27人	213人	177人	138人	112人	243人

館林市

利用交通手段	外出目的	日常的な買い物	贈答品などのショッピング	事務的な用事	家族の送り迎え	通院	スポーツ・趣味・付き合い	子供・孫宅の訪問	町内の集まり	レジャー・観光
徒歩のみ		9.1%	5.3%	8.0%	2.5%	8.5%	9.2%	1.7%	31.6%	0.9%
自転車		38.8	25.8	35.5	20.0	29.6	38.0	20.0	43.6	2.7
自分で自動車を運転して		35.3	39.7	42.0	65.0	34.3	37.5	47.8	21.4	14.2
家族の運転する自動車		7.8	17.9	5.5	10.0	10.3	5.4	17.4	0.9	19.5
他人の自動車に同乗して		0.4	0.7	1.0	0.0	0.5	2.2	0.9	0.0	7.5
バス		0.4	2.6	0.5	0.0	0.0	0.5	4.3	0.0	26.1
電車・地下鉄		0.4	2.0	0.0	0.0	2.3	2.2	0.0	0.0	8.0
その他		7.8	6.0	7.5	2.5	14.6	4.9	7.8	2.6	21.2
母数（人）		232人	151人	200人	40人	213人	184人	115人	117人	226人

があるところへ行く時、免許を保有している人でも車を出すほどの距離ではない時などに、自転車は手軽に利用できるからであろう。代替交通手段のところでも触れたが、高齢者の自転車の利用頻度が意外と高いことがここからもわかる。坂を楽に登れるモーター付き自転車が市場に現れ始めているが、高齢者にやさしい自転車の開発といったことも今後必要であろう。

次に、公共交通に着目すると、北区ではバス・電車いずれも利用率が高いのに対し、熊谷市・館林市ではレジャー・観光の時に利用される程度であり、各地域で公共交通の位置付けが違うこと、すなわち熊谷市・館林市では、電車が日常生活を行う上での市内移動のための手段としてはほとんど利用されていないことがわかる。

また自家用車は、地方部ほどよく利用されていることが顕著に現れており、公共交通のサービスレベルの低い地域でのマイカーの必需性がここからも読みとれる。

(3) 余暇時間の過ごし方

余暇時間の過ごし方についてまとめたのが表2-3-5である。網掛けをしてるのは、割合が平均より高い層のところである。

どの年齢層でも、また男女を問わず、「テレビ・ラジオ・オーディオを聞く」「新聞・雑誌・週刊誌を読む」「休養・休息をとる」といった室内・静養型の人是非常に多いが、これは高齢者に限った話ではないだろう。一方、室外・行動型の人には加齢とともに減少している。もしこれが、生活環境による制約などのために、本人は外出したいにもかかわらずやむを得ず室内型になっている（外出しないようになる）のであれば、余暇時間を自分の好きなように使っていないことになり、モラルの低下、生きがいの喪失にもつながりかねない。社会的厚生維持・向上のためにも、高齢者が外出し

表2-3-5 性・年齢別余暇時間の過ごし方（複数回答）

過ごし方	性・年齢			性			平均
	55～64	65～74	75～	55～64	65～74	75～	
<室内傾向>	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
ラジオ・テレビ・オーディオを聞く	74.5	77.9	84.8	77.6	84.4	84.8	80.7
新聞・雑誌・週刊誌等を読む	54.6	64.4	66.7	58.0	51.5	46.9	57.0
休養・休息をとる	50.4	49.7	46.4	42.0	47.3	49.0	47.5
手芸・盆栽・俳句等1人でできる趣味や遊びをする	12.8	25.8	20.3	34.3	27.5	23.4	24.2
読書・学習活動をする	15.6	20.2	19.6	14.7	13.8	10.3	15.7
囲碁・トランプ等ゲームをする	3.5	9.8	13.0	2.1	0.6	1.4	5.0
<室外傾向>	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
ショッピング・ぶらつき散歩等の外出	29.8	30.7	27.5	44.8	33.5	25.5	32.0
旅行・ハイキング・ドライブ・つり等をする	34.0	30.7	15.2	33.6	22.2	9.0	24.2
スポーツをする	11.3	14.1	7.2	8.4	5.4	2.8	8.2
映画・演劇・音楽会等に行く	2.8	4.9	3.6	10.5	9.0	2.1	5.6
パチンコ・競馬等に行く	9.2	4.3	5.8	1.4	1.2	1.4	3.8
その他	7.8	7.4	13.0	5.6	9.0	12.4	9.1

やすい環境、高齢者の社会参加を推進するような環境を創り出して、余暇時間を楽しく有意義に過ごしてもらうことが大切であると思われる。

(4) 最寄り駅までの交通手段

図2-3-13は、地域別（熊谷市、館林市はさらに市街地・郊外に分類してある）に最寄り駅までの利用交通手段を示したものである。各地域毎に、その割合が上位2つの利用交通手段には網掛けがしてある。

いずれの地域も徒歩・自転車は高い割合を占めているが、北区ではバス、熊谷市・館林市（特に郊外）では家族の運転する自動車（送迎）で駅に行く人の割合が高いのが特徴である。現実には、各駅前広場もこのようなアクセス交通手段に適応した構造になっている。また、交通弱者のモビリティ確保のため、館林市がタクシー会社に委託して運行しているバスは、市が当初予定していた駅へのアクセスとしては量的に十分には利用されていないことが、この数字からわかる。

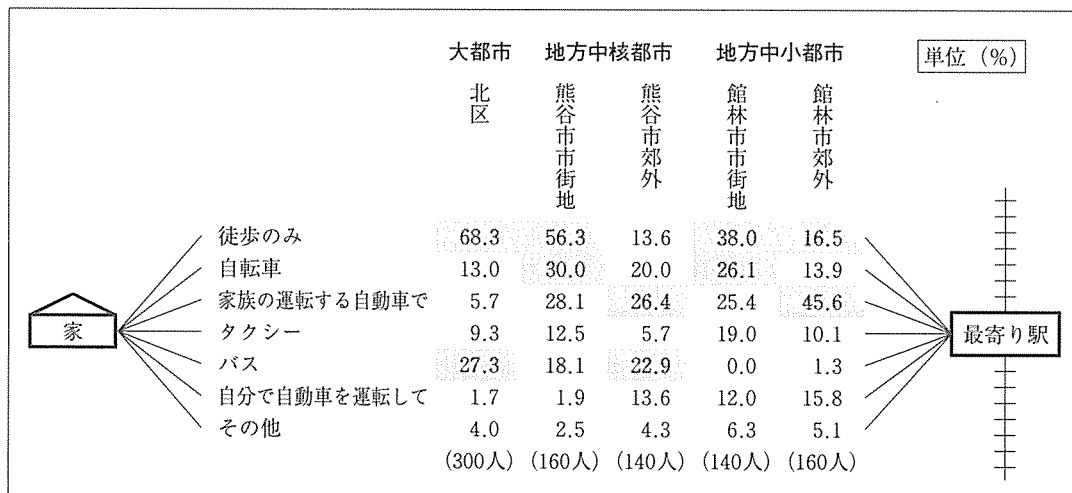


図2-3-13 最寄り駅までの交通手段（複数回答）

2. 数理モデルによる要因と構造分析

(1) モデルの構築

我が国では、人口の高齢化が急速に進んでいる。しかしその一方で、多くの高齢者は、自らの身体的制約や外出に伴う交通環境の未整備などのために、外出率が低くその行動範囲も狭いというのが現状である。そしてこのことが、高齢者の生きがい・やる気喪失の一因となっていると考えられる。そこで、モビリティ環境等の生活環境要因が移動アクティビティにどの程度影響するのか、さらには人生へのモラルという生きがい・満足度の指標と相関があるのか分析することを目的とし、2つのモデルを構築した。その全体構造は図2-3-14の通りである。

まず、ある個人属性の人が、自分の置かれている生活環境（モビリティ環境・地域

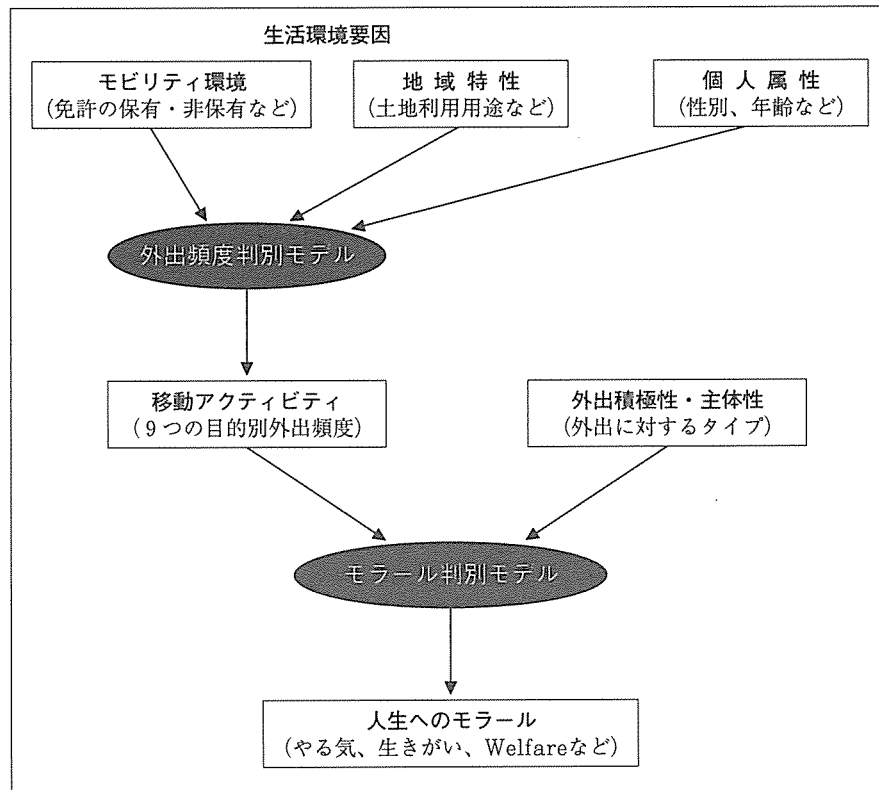


図 2-3-14 モデルの全体構造

特性)の中でどのような外出(移動アクティビティ)を行っているのか、その関係を多変量解析を用いて分析し、外出頻度判別モデルとする。

次に、移動アクティビティと外出積極性・外出主体性(外出に対するタイプ)を説明変数とし、これらがWelfare(モラル)にどのくらい寄与しているのか、多変量解析を用いて分析し、モラル判別モデルとする。なお、日常生活の一部である外出行動の増加が、健康や生きがい・生活充足感といったWelfareの向上につながるという仮定のもとでモデルを構築しているが、それはそもそもその人が外出好きかどうかという外出に対するタイプにもかなり左右されるはずであり、外出が嫌いな人にとっては、外出頻度の増加が一概にWelfareの向上につながるとは限らない。そこで、説明変数に外出積極性・外出主体性を含めた。

(2) 外出積極性・外出主体性とは

上記(1)でも触れたように、外出に対するタイプ・外出意識を表す指標として外出積極性・外出主体性という2つの指標を設けた。具体的には、表2-3-6に示した計6質問に対して、賛成か反対かをもとに0~2点の点数を与え、6つの回答の点数を主成分分析により1数値にまとめたものである。その結果(関係式の係数の正負・大小)を踏まえて、第1主成分得点を外出積極性、第2主成分得点を外出主体性と定義した。各得点の意味を以下に示す。

表 2-3-6 主成分分析結果と外出積極性・外出主体性

アンケート Q34 外出動機 (1)		よくある	たまにある	ない
Q34 (1)	家にいてもつまらないため外へ出かけること	2点	1点	0点
Q34 (2)	健康や体力維持のため外出すること	2点	1点	0点
Q34 (3)	街の様子を知るため外出すること	2点	1点	0点
Q34 (4)	友人や知人と話すため外出すること	2点	1点	0点
Q34 (5)	特に用事はないが気分転換などで外出すること	2点	1点	0点

アンケート Q35 外出動機 (2)	1. 特に目的がなくても外出したい 2. 目的があれば外出は苦にならないが無目的な外出は嫌だ 3. 目的があってもできれば外出は避けたい	2点 1点 0点
-----------------------	--	----------------

<主成分分析結果>

第1主成分得点 prin 1 →外出積極性 寄与率：45.1%
 $= 0.2577 \cdot Q35 + 0.2540 \cdot Q34(1) + 0.2155 \cdot Q34(2) + 0.2555 \cdot Q34(3) + 0.2253 \cdot Q34(4) + 0.2755 \cdot Q34(5)$

第2主成分得点 prin 2 →外出主体性 寄与率：14.0%
 $= -0.0171 \cdot Q35 + 0.5054 \cdot Q34(1) - 0.8039 \cdot Q34(2) - 0.3079 \cdot Q34(3) + 0.4200 \cdot Q34(4) + 0.1210 \cdot Q34(5)$

ただし、Q34(6)(7)については当初、この2つも含めて主成分分析を行ったが、他の6つとの相関が低いなどの理由から削除した。

- ・外出積極性…その人が外出好きか、あるいは出不精かを表現する変数
- ・外出主体性…外出が能動的な動機によるもの（自分で思い立ったもの）か、受動的な動機によるもの（他人からの働きかけによるもの）かを表す変数

(3) 外出頻度判別モデルの推定

前ページ(1)で構築した外出頻度判別モデルの推定を、9つの外出目的毎（表2-3-3参照）に数量化Ⅱ類を用いて行った。ここでは、レジャー・観光の場合を取り上げて推定結果を紹介する（その他の推定結果については附録を参照）。

外出頻度判別モデルの説明変数と被説明変数は、表2-3-7の通りである。まず、アンケート調査によって得られた外出頻度に基づき、各個人毎に移動アクティビティレベルとして「高い」「低い」の2つを設定する。次に説明変数として、モビリティ環境要因・地域特性要因・個人属性要因を用い数量化Ⅱ類による分析を行う。そして、説明変数間で相関の高いもの、被説明変数との相関が低いもの、カテゴリースコアの正負が不明確なものなどを取り除き、再び数量化Ⅱ類による分析を行う。この作業を繰り返して、説明力を有していない説明変数を全て取り除いて、最終的に各個人の移動アクティビティレベルを最もよく説明する関係式を求め、外出頻度判別モデルとした。図2-3-15は、レジャー・観光の場合の結果を示したものである。

判別の中率は79.7%であり、比較的よく説明できているモデルを得ることができた。その内容を見てみると、私的交通環境要因として免許の保有・非保有と自動車保有台数が、公共交通環境要因として鉄道サービスレベルとバスサービスレベルが説明力を有しており、モビリティ環境の善し悪しが外出頻度を左右していることがわかる。特に、

表 2-3-7 説明変数と被説明変数（外出頻度判別モデル）

＜説明変数＞
個人属性P

項目	カテゴリー		項目	カテゴリー	
年 齢	1	55～64	同 居 人 数	1	1人
	2	65～74		2	2人
	3	75～		3	3人
性 別	1	男性		4	4人
	2	女性		5	5人
歩 行 支 障	1	有		6	6人以上
	2	無	現 職	1	有
居 住 年 数	1	～4年		2	無
	2	5～14年	家 事	1	していない
	3	15～24年		2	している
	4	25～34年	家族の人の介護	1	していない
	5	35年～		2	している
1 人 暮 し	1	していない	家庭で分担している 役割の負担感	1	非常に負担
	2	している		2	やや負担
配偶者の有無	1	いない		3	負担ではない
	2	いる		4	分担していない
子 供 と 同 居	1	していない	前 職	1	会社員など
	2	している		2	パート
孫 と 同 居	1	していない		3	自営業関係
	2	している		4	無職・専業主婦

モビリティ環境M

項目	カテゴリー		項目	カテゴリー	
免 許	1	保有	鉄 道 運 行 頻 度	1	～50本
	2	非保有		2	51～100本
自動車保有台数	1	0台		3	101～150本
	2	1台		4	151～200本
	3	2台		5	201本～
	4	3台	鉄道サービスレベル	1	非常に低い
	5	4台		2	低い
	6	5台以上		3	普通
自転車保有台数	1	0台		4	高い
	2	1台		5	非常に高い
	3	2台	最寄りのバス停 までの距離	1	～0.5km
	4	3台		2	0.5～1km
	5	4台		3	1～1.5km
	6	5台以上		4	1.5km～
バイク保有台数	1	0台	バス運行頻度	1	～20本
	2	1台		2	21～40本
	3	2台		3	41～60本
	4	3台		4	61～80本
	5	4台		5	81～100本
	6	5台以上		6	101本～
最寄り駅までの距離	1	～0.5km	バスサービスレベル	1	非常に低い
	2	0.5～1km		2	低い
	3	1～1.5km		3	普通
	4	1.5～2km		4	高い
	5	2～2.5km		5	非常に高い
	6	2.5～3km			
	7	3.5km～			

地域特性R

項目	カテゴリー		項目	カテゴリー	
土地利用用途	1	住宅地域	地 域 ダ ミ ー	1	北区
	2	商業地域		2	熊谷市
	3	その他		3	館林市

＜被説明変数＞ レジャー・観光の場合－
外出頻度

判別するカテゴリー	カテゴリー1 月に1回以上	カテゴリー2 全く出かけない
該当サンプル数	94	195

注）バスサービスレベルとは、バス運行頻度とバス停までの距離を複合した変数である。鉄道サービスレベルも同様である。

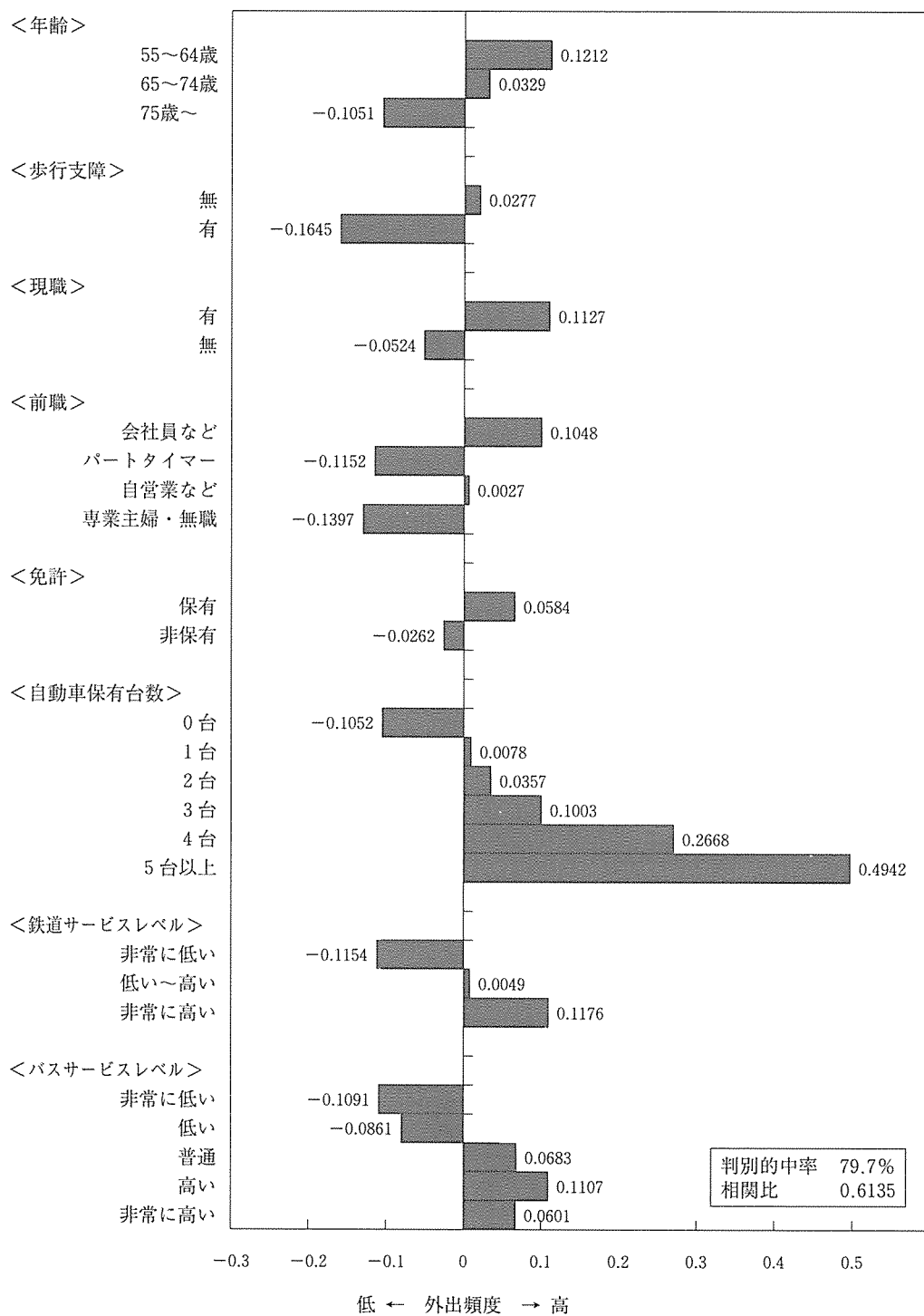


図2-3-15 カテゴリースコア (レジャー・観光)

自動車保有台数のレンジが大きくなっているが、自動車保有台数が多いということは、自分専用の車を持っている可能性が高いということを意味しており、免許を保有しているかないかというのみならず、自分が自由に車を使える環境にあるかどうかが出頻度を決定する非常に大きな要素となっていると解釈できる。

その他の外出目的についても同様に分析を行った。その推定結果を表2-3-8にまとめる。ただし、通院及び家族の送り迎えの2目的に対しては、有意な結果を導くことができなかつたため、表では省略されている。例えば、「日常的な買い物」において「年齢・高」が「-」となっているが、これは年齢が高くなるほど外出頻度が減少する傾向にあることを表している。これらの分析から、以下のことが明確になった。

- ・ 必需性の高い（日常生活のための）移動アクティビティに対しては家庭で家事を分担しているかどうかという個人属性要因が、必需性の低い（余暇性の高い）移動アクティビティに対しては、免許の保有・非保有という私的交通環境要因が大きく影響している。
- ・ 日常的な買い物などの移動アクティビティには地域差があり、大都市ほど外出頻度が高い傾向にある。
- ・ 必需性の低い移動アクティビティである、レジャー・観光目的での外出頻度に対し

表2-3-8 外出頻度判別モデル推定結果

影響要因 外出頻度		個人属性要因												
		年齢	性別	歩行支障	居住年数	1人暮らしである	子供と同居している	現職	職				家事の分担	家族の介護分担
									会社員など	パートタイマー	自営業関係	無職・専業主婦		
高	女	有	長	yes	yes	有	yes	yes	yes	yes	有	有		
日常的な買い物	-		--	-	+		-	+	+	-		++		
贈答品などのショッピング	--		-					+	-	-	-	++		
銀行などの事務的な用事	-		--					+	-		-	++		
スポーツ・趣味・付き合い	-		--					+	+	-				
レジャー・観光	--		--				+	+	-		+			
子供・孫宅の訪問			-	+		-								
町内の集まり	+		-				+	+	-		-	+		

モビリティ環境要因・地域特性要因

影響要因 外出頻度		免許	自動車保有台数	自転車保有台数	鉄道サービスレベル	バスサービスレベル	最寄り駅までの距離	バス停までの距離	地域タミ
		有	多	多	高	高	遠	遠	
日常的な買い物									++
贈答品などのショッピング									
銀行などの事務的な用事	+								+
スポーツ・趣味・付き合い	+						--		
レジャー・観光	+	++		++	++				
子供・孫宅の訪問	+							-	
町内の集まり		+	+						

て、バスサービスレベル・鉄道サービスレベルという公共交通環境要因が有意である。

- ・高齢者にとって避けることのできない高齢化・歩行の困難化という個人属性要因（制約）が、移動アクティビティ全般に対して大きく負に寄与している。
- ・前職が会社員である人の外出頻度は、いずれの目的においても高い傾向にある。

(4) モラル判別モデルの推定

このモデルの説明変数と被説明変数を表 2-3-9 に示す。モラル判別モデルの推定は、外出頻度判別モデルの場合と同様のプロセスで行う。

表 2-3-9 説明変数と被説明変数

＜説明変数＞

外出積極性		外出主体性			
項目	カテゴリー	項目	カテゴリー		
外出積極性 t_1	1	非常に低い	外出主体性 t_2	1	非常に低い
	2	低い		2	低い
	3	普通		3	普通
	4	高い		4	高い
	5	非常に高い		5	非常に高い

移動アクティビティ

項目	カテゴリー	項目	カテゴリー	
日常的な買い物 贈答品などのショッピング	それぞれの外出目的に対して	レジャー・観光	1	週に1回以上
事務的な用事	1		2	月に2～3回
家族の送り迎え	2		3	月に1回程度
通院	3		4	年に数回程度
スポーツ・趣味・付き合い	4		5	年に1回程度
子供・孫宅の訪問	5		6	全く出かけない
町内の集まり	6			

＜被説明変数＞

人生へのモラル

判別するカテゴリー	カテゴリー1 ポジティブ	カテゴリー2 ネガティブ
該当サンプル数	274	313

数量化Ⅱ類を用いた分析により得られた結果（カテゴリースコア）を図 2-3-16 に示す。必需性の高い（生活のための）移動アクティビティ、必需性の低い（余暇のための）移動アクティビティ、いずれもモラルとは相関があるが、特に余暇性の高いレジャー・観光目的での移動アクティビティの正の寄与度が大きく（外出頻度が高い人ほどモラルが高い傾向にある）、通院目的の外出は逆に（負に）大きく影響を及ぼしている。

また外出意識については、外出積極性よりもむしろ外出主体性の方が説明力を有しており、ただ外出好きだけではなく、目的意識を持って行った外出であるかどうか、生活満足感やゆとり、潤いといったものにつながっていると考えられる。

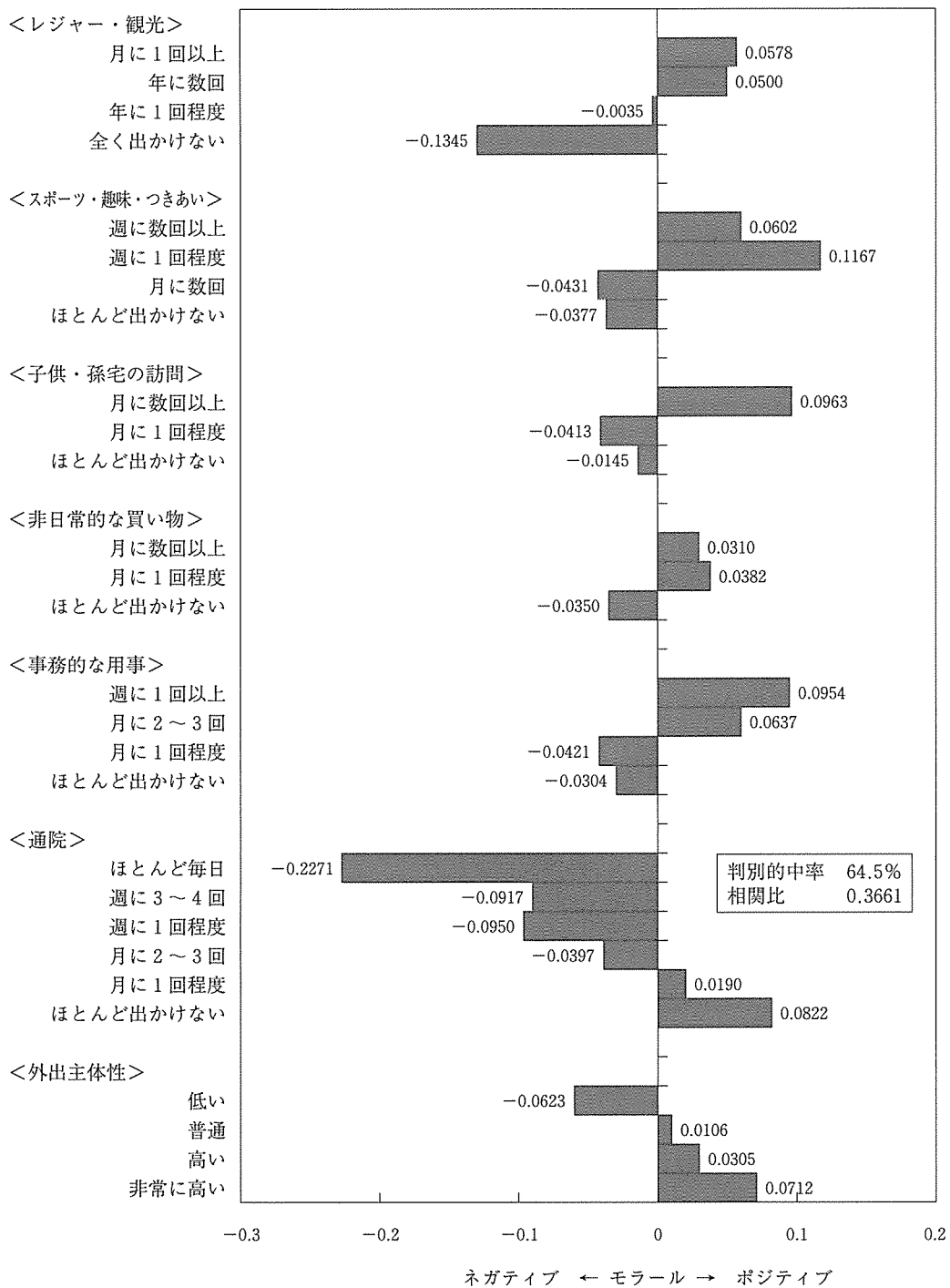


図2-3-16 カテゴリースコア（モラール）

(5) まとめ

2つのモデル分析を通して、生活環境と移動アクティビティ、生活活力の相互関係が定量的に実証された。移動アクティビティでは、特にレジャー・観光目的での外出に着目したが、私的交通環境要因（免許の保有・非保有、自動車保有台数）とともに、

今まであまり明確になっていなかった公共交通環境要因（鉄道・バスサービスレベル）が外出頻度に寄与していること、さらにはこの移動アクティビティが、やる気・生きがい・Welfareの指標である人生へのモラルを左右することが判明した。

これらの結果はまた、モビリティ環境の改善が移動アクティビティの増加、そしてモラル向上につながっていくことを意味している。館林市のバスサービスに着目したシナリオ分析（図2-3-17参照）からも、このことは実証された。これは、今1日7往復のバスが運行している館林市で、仮にかつて東武バスが運行していた頃の運行頻度（1日約50往復）が復活したら、レジャー・観光での外出頻度、そして人生へのモラルが変化するのではないかと仮定し、2つのモデルを適用してその効果予測を行ったものである。そして、ここでは交通サービスを提供するサイドから見て、バスサービスレベル改善の効果予測を行ったが、モデルの推定結果（影響度の大小）を踏まえると、高齢者にやさしい車の開発や街路構造の改善といった車環境（私的交通環境）の整備は、よりWelfare向上につながりそうである。

これまでの高齢者に対する交通政策は、高齢者を特別扱いし、通院や買い物といった必要最低限の外出ができればよい、という対症療法的なスタンスで行われてきた感がある。しかし、今回の分析結果を踏まえると今後は、高齢者を別枠でとらえず、最終的に生活活力向上につながっていくということまで考慮した交通政策を展開していく必要があると感じた。

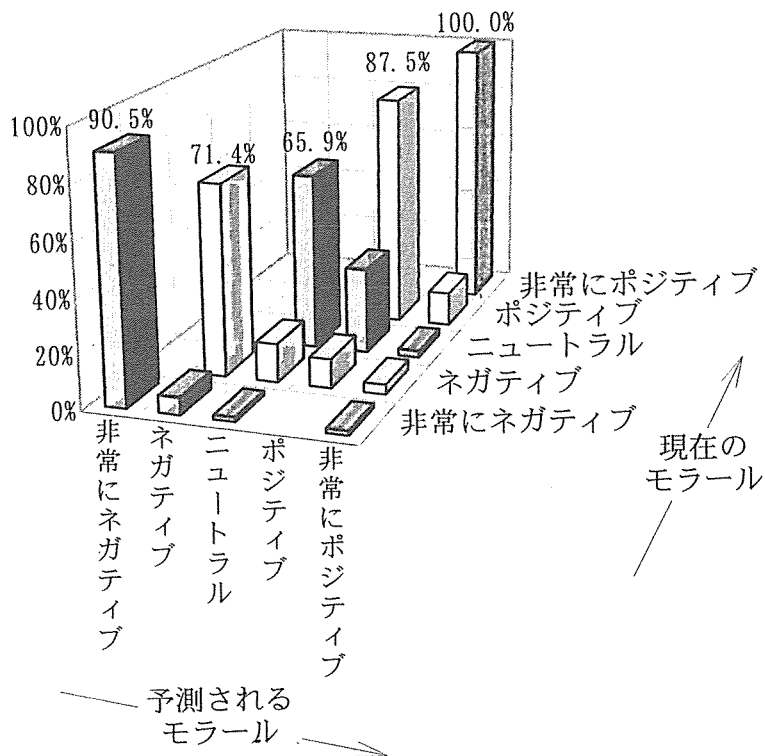


図2-3-17 バス運行頻度増加の効果予測

[家田 仁]

第4節 高齢者の生活構造と交通安全

1. 家族形態パターン

高齢者がどんな生活構造を特徴としているのかを明らかにする指標の一つに、家族形態があると思う。一人住まいの高齢者、夫婦二人で住んでいる高齢者、結婚した子供や孫と一緒に住んでいる高齢者、こうした家族構成の違いは彼等の交通行動や安全意識と深く関連するのではないか、ということが予測される。そこで、分析の指標として表2-4-1のようなその他を含む7つの家族形態のパターンを用意した。1番多いパターンは夫婦のみ二人住まいのパターンで、対象者900人中の224人、24.9%であった。2番目に多いのが高齢者夫婦+子供夫婦または高齢者夫婦+未婚の子といった2世代同居のパターンで、21.2%であった。さらに3番目は、高齢者夫婦+子供夫婦+孫といった3世代同居のパターンで13.2%、高齢者の一人住まい（7.9%）と続いている。配偶者のいない高齢者が子供夫婦または未婚の子と同居しているケースが5.9%、それにさらに孫が加わって生活しているケースが7.2%となっている。高齢者と一口にいってもさまざまな家族形態のもとで暮らしているであり、生活構造も異なったものを持っていることがわかるのである。高齢者の交通安全を考えていく際にはこうした生活構造の違いに視点をあてて検討することも必要なのである。

表2-4-1 家族形態パターン

◎	一人住まい	71人（7.9%）
◎=◎	夫婦のみ二人住まい	224人（24.9%）
◎ ├──◎ └──◎=◎	夫婦+子供夫婦、または夫婦+未婚の子	191人（21.2%）
◎ ├──◎ └──◎ ├──◎ └──◎	夫婦+子供夫婦+孫	119人（13.2%）
◎ └──◎=◎	高齢者一人+子供夫婦、または 高齢者一人+未婚の子	53人（5.9%）
◎ ├──◎ └──◎ ├──◎ └──◎	高齢者一人+子供夫婦+孫、または 高齢者一人+子供夫婦+孫+未婚の子	65人（7.2%）
	その他・不明	177人（19.7%）

表2-4-2は、そうした家族形態パターンを年齢別に見たものである。当然のことながら、年齢の違いによって家族形態にも変化が生じていることがわかる。高齢者夫婦が二人で暮らしているというパターンだけはどの年齢層でも多く、年齢による差が必ずしも大きくはないが、それでも高齢化するにしたがって少なくなる傾向は示している。

高齢化するにしたがって増えるパターンは、高齢者の一人住まいのパターン、配偶者

表 2-4-2 年齢別家族形態パターン

(単位：%)

	◎	◎=○	◎=○ ○=○	◎=○ ○=○ ○	◎=○ ○=○	◎ ○=○	◎ ○=○ ○	その他 不明	合計
55～64歳	4.2	26.4	35.9	7.4	4.6	1.8	19.7	100.0	
65～74歳	9.4	25.4	17.9	17.9	4.8	5.2	19.4	100.0	
75歳以上	9.9	23.0	10.2	13.8	8.5	15.2	19.4	100.0	
合計	7.9	24.9	21.2	13.2	5.9	7.2	19.7	100.0	

のいない高齢者が子供夫婦または未婚の子と同居しているパターン、それにさらに孫が加わって生活しているパターンなどである。また逆に、歳をとるにしたがって少なくなるパターンとしては、先にあげた高齢者夫婦が二人で暮らしているというパターン以外に、高齢者夫婦+子供夫婦または高齢者夫婦+未婚の子といった2世代同居のパターンである。なお、高齢者夫婦+子供夫婦+孫といった3世代同居のパターンの場合は65～74歳の前期高齢者において高くなる傾向が見られる。

2. 人生へのモラル

高齢者が人生を積極的に生きていこうとしているのか、やる気をどの程度もっているのかという問題は、高齢者のモビリティとかなり関わる問題であるように思う。そこで、表 2-4-3 のような4つの意見に対して、賛成するか反対するかをもとに、非常に積極的な回答にプラス2点、非常に消極的な回答にマイナス2点を与え、4つの回答の点数を合計して、非常にポジティブなタイプから非常にネガティブなタイプまで5つのタイプに分類した。表 2-4-4 に示した高齢者全体の比率配分を見てもわかるように、5つのタイプはかなりきれいに正規分布している。

昨年度行われたH614プロジェクトでは、この指標が交通行動にかなり関係しているものなので、そうした人生へのモラル（やる気）がどんな要因と関連しているかを、本人や配偶者の健康状態、年齢、居住年数、友人との行き来、独りぼっちになることへの不安、家庭での役割の負担感、歳をとったという自覚、といった項目とクロス集計して検討してみた。そこでは年齢は人生へのモラルとは必ずしも関係しておらず、高齢

表 2-4-3 人生へのモラルのパターン

	YES	>	DK	<	No
1. 人生は歳をとるにつれて悪くなる	-2	-1	0	+1	+2
2. 去年と同じかそれ以上に元気がある	+2	+1	0	-1	-2
3. 歳をとって役立たずになった	-2	-1	0	+1	+2
4. 歳をとることは若い時に考えたよりよい	+2	+1	0	-1	-2
	+8, 7, 6, 5	4, 3, 2	1, 0, -1	-2, -3, -4	-5, -6, -7, -8
	非常にポジティブ	ポジティブ	ニュートラル	ネガティブ	非常にネガティブ

表2-4-4 性別・年齢別人生へのモラル

(単位：%)

	非常に ポジティブ	ポジティブ	ニュートラル	ネガティブ	非常に ネガティブ
男 性	10.0	21.5	33.3	25.1	10.2
女 性	11.6	17.9	36.2	22.3	12.0
55～64歳	13.0	25.7	35.6	19.4	6.3
65～74歳	11.2	17.9	35.5	24.8	10.6
75歳以上	8.1	15.5	32.9	26.9	16.6
全 体	10.8	19.7	34.8	23.7	9.0

になってますますやる気の旺盛なお年寄りもいること、むしろ現在地での居住年数が深くかかわっているという結論を得たのであったが、55歳以上を対象にした本年度の調査では、表2-4-4からもわかるように年齢の差と人生へのモラルとは相関があることが示されている。すなわち、高齢になるにしたがって、ネガティブな層が増えるという傾向が見られるのである。昨年度と今年度の調査結果の違いをどう解釈したらいいのかは難しいが、二つの解釈が可能のように思われる。その一つは、昨年度は65歳以上の高齢者を対象にしたのに対し、今年度は55歳以上が対象になっており、年齢層の幅がかなり広がったために年齢差が際立って出てしまったのではないかという解釈である。今一つは、昨年度は東京都心とその隣接部の高齢者に対して調査をしたのに対し、今年度は地方都市も含まれているためという解釈である。つまり大都会の高齢者は年齢が高くとも活動的で、モラルの高い人がいるが、地方都市では年齢が高まるにつれ、良い意味でも悪い意味でも年寄り扱いされてしまうという結果だという解釈が可能だと思う。

3. 余暇活動の実態

高齢者がどのような余暇活動を主として行っているかによって、交通とのかかわり合いも変わってくるはずである。そこで、ふだん行っている余暇活動をもとに表2-4-

表2-4-5 余暇のパターン化 (回答3つまで)

ラジオ・テレビ・オーディオ 新聞・雑誌・週刊誌	80.7% 57.0%] かなりの人が3つのうちの2つにこれを選んでいる
そこで、それ以外の主な余暇6つを選んだものでパターン化 (但し重複あり)		
休養・休息型	428人 (47.6%)	428人 (47.6%)
読書・学習活動型	142人 (15.8%)	359人 (39.9%)
一人のできる趣味や遊び型	217人 (24.1%)	
ショッピング・ぶらつき・散歩型	289人 (32.1%)	289人 (32.1%)
スポーツ型	74人 (8.2%)	292人 (32.4%)
旅行・ハイキング・ドライブ型	218人 (24.2%)	
その他	213人 (23.7%)	

5のようなパターン化を試みた。すなわち、質問では8つの代表的な余暇活動をあげ、そこから3つを選んでもらったのであるが、その結果ラジオ・テレビ・オーディオは80.7%の者が選び、新聞・雑誌・週刊誌は57.0%の者が選んだ。つまり、かなり多くの者からこの2つの項目は選ばれているということであり、問題は残る1つに何を選んだかによって余暇活動の特徴が理解できると考えたわけである。この場合6つのうち2つ以上に○がつけられているという重複のケースも当然考えられるわけであるが、余暇のパターンをある程度浮き彫りにすることができると思われる。

表の左欄は残る6つのどれを選んだかで直接パターン化したものであるが、右欄はその中でさらに近い関係にあるものを組み合わせ4つのパターンにしたものである。4つのパターンにするとほぼ比率が同じになり、比較的きれいなパターンになるように思う。なお、2つを組み合わせた場合、当然両者に○がついている者は1つとカウントされるので、左欄の合計が右欄になるわけではない。

表2-4-6は、そうした余暇パターンを性・年齢別に見たものである。休養・休息型の余暇は性・年齢が違ってほとんど差が出ていないが、いくつかの余暇は年齢が増大することによってそれを楽しむ人が少なくなるものがあることがわかる。その典型は、スポーツ型の余暇と旅行・ハイキング・ドライブ型の余暇である。その二つは男女とも、75歳以上になると、それを楽しむ人が極端に少なくなっている。

表2-4-6 性・年齢別余暇パターン

(単位：%)

		休養・休息型	読書・学習活動型	一人のできる趣味や遊び型	ショッピング・ぶらつき・散歩型	スポーツ型	旅行・ハイキング・ドライブ型
男性	55～64歳	50.4	15.6	12.8	29.8	11.3	34.0
	65～74歳	49.7	20.2	25.8	30.7	14.1	30.7
	75歳以上	46.4	19.6	20.3	27.5	7.2	15.2
女性	55～64歳	42.0	14.7	34.3	44.8	8.4	33.6
	65～74歳	47.3	13.8	27.5	33.5	5.4	22.2
	75歳以上	49.0	10.3	23.4	25.5	2.8	9.0
合計		47.6	15.8	24.1	32.1	8.2	24.2

4. 家事の内容と負担感

(1) 家事の内容

高齢者が家庭で、ある一定の役割を分担しているということは高齢者にとって、やり甲斐や生きがいにも通じ、高齢者のモラルを増進させる大事な要因であろう。しかし、それがもし、あまりに大きい負担となっていたら、かえって高齢者を苦しめる結果になることも予測される。そうした観点から、高齢者の家庭での役割を表2-4-

表 2-4-7 性・年齢別家事の手伝い（複数回答）

（単位：％）

		家事	家事の手伝い	子供や孫の世話	家族の看病・世話	家族の送迎・介護	買物	留守番	その他不明	特にない
男性	55～64歳	10.6	24.1	6.4	1.4	5.7	22.0	16.3	7.1	49.6
	65～74歳	12.3	23.9	11.0	1.8	9.2	23.9	30.1	9.8	36.8
	75歳以上	13.0	21.0	2.9	2.2	2.2	20.3	26.8	7.2	39.1
女性	55～64歳	86.7	13.3	15.4	6.3	7.7	69.9	35.0	5.6	2.8
	65～74歳	59.3	16.8	16.8	4.8	0.6	43.7	32.3	1.2	16.8
	75歳以上	37.2	31.0	6.9	0.7	—	21.4	48.3	2.8	21.4
合計		36.9	21.6	10.1	2.9	4.2	33.7	31.6	5.5	27.6

7から見てみよう。全体的には「家事をやっている」と回答する者が一番多く、全体の36.9%がそれを挙げている。それに次いで多いのが買物の33.7%、さらに留守番の31.6%と続いている。4番目に多いのが「特にない」という答で27.6%となっている。高齢者の4分の1以上が家事の手伝いなどを特には行っていないことがわかる。

それを性別で見ると、男性の場合には特に役割を演じていないとする者が女性より圧倒的に多く、逆に、家庭での役割は、家事に代表されるように圧倒的に女性が多く分担している。男性のほうが多いと予測されるのは家事の手伝いと家族の送迎くらいである。一般的傾向として男性よりも女性の高齢者のほうが人生へのモラルが高いのもこうしたことの反映であり、若いときは仕事だけで生きてきた男性高齢者に、濡れ落葉にならないような工夫がぜひ講じられる必要がある。

さらに、そうした家事分担を性別に加えて年齢別に見てみると、男性の場合には家事および留守番が高齢なお年寄りが増え、逆に家族の送迎が後期高齢者で少なくなるといった特徴のほかは年齢による差異はあまり見られない。それに対して女性の場合には、家庭で一定の役割を果たしているだけに、年齢によって役割内容がかなり異なっていることがわかる。すなわち、歳をとり、後期高齢者になるにしたがってそれを果たす傾向が減っていくものとしては、家事、子供や孫の世話、家族の看病・介護、家族の送迎、買物など多くのものがある。逆に増えていくものとしては、家事の手伝い、留守番などがあり、「特にない」とする回答も年齢増とともに増えていく傾向が見られる。

(2) 家事の負担感

家事の内容については以上のところで述べてきたのであるが、それではそうした家事を高齢者はどの程度負担に感じているのであろうか。表2-4-8より明らかなように、全体で見ると、「あまり負担でない」とする者が74.4%で一番多く、「やや負担」が18.5%で第2位、「非常に負担」とする者は6.1%しか存在していない。年齢別には、男女ともあまり際立った特徴は示されていなく、むしろ性別による負担感の違いが際立っているように思われる。つまり、女性は家事分担を男性以上に担っているために、

表2-4-8 性・年齢別家事の負担感（家事を負担している人）

（単位：％）

		非常に負担	やや負担	あまり負担でない	不明
男性	55～64歳	5.6	6.9	86.1	1.4
	65～74歳	3.9	11.7	83.5	1.0
	75歳以上	6.0	11.9	82.1	—
女性	55～64歳	6.5	24.5	68.3	0.7
	65～74歳	7.9	24.5	66.2	1.4
	75歳以上	6.1	22.8	70.2	0.9
合計		6.1	18.5	74.4	0.9

それを負担と感じている傾向も高い。女性高齢者があまりに頑張り過ぎて、かえって生活に対する張りをなくすという恐れがあることも心すべきであろう。

5. 近所付き合い

高齢者は近所の人とどのようなつきあいをしているのであろうか。表2-4-9は8つの項目をあげて、当てはまるものにはすべて○をという形の複数回答で求めた結果を示したものである。高齢者全体で見ると、物をあげたり貰ったりする（54.8％）が第1位で、そうした深いつきあいもなされていることがわかるが、同時に、外で立ち話をする（53.6％）とか、会った時に会釈する程度（47.9％）といった軽いつきあいを示す項目も高くなっていることがわかる。ただ、お茶や食事を一緒にする（38.1％）や、趣味を一緒に楽しむ（25.9％）という回答も2割以上の人が当てはまるとしており、決して軽いつきあいだけではないことがわかる。

性・年齢別に見ると、年齢別には必ずしも際立った傾向は見られないが、性別には大きな差が見える。すなわち男性の場合には、会釈する程度といった軽い付き合いが主流となっているが、女性の場合の付き合いはかなり密であることがわかる。後で述べるように、交通安全運動を地域密着型、参加型で行っていくためには、高齢女性のパワーに期待する必要があることが理解される。

表2-4-9 性・年齢別近所付き合いの内容（複数回答）

（単位：％）

		お茶や食事を一緒に	趣味を一緒に楽しむ	相談ごとをする	家事を助け合う	病気の時に助け合う	ものをあげたりもらったりする	外で立ち話をする	会釈する程度
男性	55～64歳	20.6	18.4	9.2	0.7	14.2	41.8	36.2	59.6
	65～74歳	27.6	23.9	10.4	1.2	8.6	46.0	43.6	56.4
	75歳以上	23.9	23.2	15.2	4.3	14.5	40.6	50.7	54.3
女性	55～64歳	49.0	30.1	16.8	2.1	20.3	62.2	69.2	42.7
	65～74歳	53.9	31.7	19.8	3.0	19.8	70.1	61.7	32.9
	75歳以上	52.4	27.6	15.2	7.6	15.2	65.5	60.0	42.1
合計		38.1	25.9	14.4	3.1	15.3	54.8	53.6	47.9

表2-4-10は、地域別に付き合いの内容を見たものである。表からも明らかなように、大都市である北区では「外で立ち話をする」、あるいは「会釈する程度」といった軽い付き合いに回答が集中しているのに対し、熊谷市や館林市では近所との付き合いがそれよりはずっと密な付き合いをしていることがわかる。

表2-4-10 地域別近所付き合いの内容（複数回答）

（単位：％）

	お茶や 食事を 一緒に	趣味を 一緒に 楽しむ	相談 ごとを する	家事を 助け 合う	病気の 時に助 け合う	ものを あげたり もらったり する	外で 立ち話 をする	会釈 する 程度
東京都北区	28.7	24.0	15.0	2.7	16.3	51.3	57.7	58.0
埼玉県熊谷市	45.0	26.3	15.3	3.3	14.7	59.0	55.7	47.7
群馬県館林市	40.7	27.3	13.0	3.3	15.0	54.0	47.3	38.0
合 計	38.1	25.9	14.4	3.1	15.3	54.8	53.6	47.9

6. 交通事故体験

(1) 地域別事故体験

自分および家族がどのような事故を体験しているかを見たものが表2-4-11である。対象とされた高齢者全体で見ると、「誰も交通事故にかかわらなかった」とする回答が53.4％の者から得られており、この比率が一番高いのであるが、しかしよく考えてみるとこれは、残りの46％強の人が交通事故にかかわっているということであり、高齢者にとって交通事故の危険性がいかに身近に迫っているかを示す数字と見なすことができる。なかでも特に多いのが「人身事故の被害にあった」とする回答で21.9％の者から寄せられている。それに次いでいるのが「物損事故の被害にあった」（17.9％）と「物損事故を起こした」（17.1％）であり、「人身事故を起こした」とする者も8％いることがわかる。

地域別に見ると、交通渋滞も激しくまた車の数も多いことが予測される北区で、意外にも交通事故体験者が少なく、地方都市に居住する高齢者の方が自分または家族に事故経験を持つ者が多いことがわかる。とくに館林市では事故にかかわるすべての項目で一番高い数値を示している。多分公共交通機関が発達している大都市ではそれを

表2-4-11 地域別事故体験（複数回答）

（単位：％）

	人身事故を 起こした	物損事故を 起こした	人身事故の 被害にあった	物損事故の 被害にあった	誰も交通事故に かかわらなかった	不明
全 体	8.0	17.1	21.9	17.9	53.4	0.1
北 区	4.7	10.3	18.7	12.7	66.0	—
熊谷市	7.3	14.7	22.0	20.3	53.3	—
館林市	12.0	26.3	25.0	20.7	41.0	0.3

利用する機会が多く、その分自分や家族が事故にかかわるケースが少なくなるためであろう。それに対して中都市や小都市では公共交通機関が十分完備しておらず、その自分分または家族が車に接する機会が増大するためであろう。

(2) 自宅周辺の交通の便別事故体験

表2-4-12は、自宅周辺の交通の便や騒音に対する満足感（不満感）の程度と事故体験とをクロス集計した結果を示したものである。一見してわかることは、満足している者は「誰もかかわらなかった」とする回答が多く、逆に不満層は交通事故とかかわっている者が多いということである。事故に関係したから不満感をもっているという逆のかたちでの理解もできなくはないが、いずれにしても事故と不満感が深く相関していることは明らかである。

表2-4-12 自宅周辺の交通の便別本人・家族の交通事故体験 (単位：%)

	人身事故の 加害側	物損事故の 加害側	人身事故の 被害側	物損事故の 被害側	誰も 関わりなし	DK
全 体	8.0	17.1	21.9	17.9	53.4	0.1
十分満足	7.7	15.4	19.1	21.5	54.9	0.4
ほぼ満足	7.6	16.7	20.9	16.9	54.7	—
やや不満	8.1	19.9	28.6	13.7	50.9	—
非常に不満	14.6	22.0	24.4	24.4	39.0	—

(3) 外出タイプ別事故体験

表2-4-13は、先に示した外出のタイプと事故体験との関係を見たものである。事故経験には家族のそれもはいつているために、直接本人の外出の意図との比較にはならないが、外出に消極的な人は事故にかかわっていない傾向が強い。逆に「目的がなくても外出したい」といった外出に積極的なタイプの人はそれだけ事故に会っている機会も多いことがわかる。外出が少なければ事故に会う機会も少ないので、これはごく当たり前の事と見なすこともできるが、問題はむしろ、だからといってすべての人が外出に消極的になりなさいといった提案はできない。むしろ積極的に外出しても

表2-4-13 外出のタイプ別事故体験（複数回答） (単位：%)

	人身事故を 起こした	物損事故を 起こした	人身事故の 被害にあった	物損事故の 被害にあった	誰も交通事故に かかわらなかった	不明
全 体	8.0	17.1	21.9	17.9	53.4	0.1
目的がなくても 外出したいタイプ	13.2	19.5	22.1	17.9	50.5	—
無目的な外出は 嫌なタイプ	7.0	17.9	22.8	20.3	51.1	—
目的があっても外出 は避けたいタイプ	5.0	10.0	17.5	5.8	70.0	—

注) 外出のタイプ不明は除く。

らうことを理想とし、それでも事故とかかわらないような方法を検討すべきであろう。

なお、表には示されていないが、事故にかかわりやすいタイプというのもあるようである。すなわち、本人または家族が人身事故を起こした人は物損事故も起こしている傾向がつよい。また当然物損事故を起こした人は人身事故も起こす傾向がある。

7. 交通安全教育受講経験

(1) 家族形態別受講経験

高齢者は概ね安全を守ろうと心がけていると見てよいが、交通安全教育に対する関心は非常に薄い。表2-4-14からも明らかなように、高齢者全体では交通安全教育をこれまで1度も受けたことがないとする者が71%に達している状況なのである。これ程までに高齢者の交通安全が叫ばれながら、最近受けた者は5.3%しかいないし、2～3年前までを含めても9.2%にしか達していない。

家族形態別に見ると、独り住まいの高齢者や配偶者のいない高齢者が、「受けたことは一度もない」とする回答を寄せる傾向が強いことがわかる。そうした高齢者は積極的に外出することもなく、また老人クラブや自治会の集合などにも参加しないことが予想されるわけであるが、後にも述べるように、そうした未組織高齢者をいかにして交通安全教育の場に動機づけるかが今後重大な問題になることが予想される。

表2-4-14 家族形態パターン別交通安全教育受講経験

(単位：%)

	最近受けた	2～3年前に	かなり前に	一度もない	DK
全 体	5.3	4.3	17.2	71.0	2.1
◎	1.4	1.4	11.3	81.7	4.2
◎=○	7.1	4.0	16.5	70.1	2.2
◎ ○ ○=○	8.4	5.8	19.4	64.9	1.6
◎ ○ ○ ○=○	4.2	3.4	20.2	68.9	3.4
◎ ○=○	—	3.8	11.3	83.0	1.9
◎ ○ ○=○	1.5	1.5	13.8	83.1	—

(2) 人生へのモラル別受講経験

表2-4-15は老後人生を積極的に生きようとしているかどうかといった、人生へのモラル別に交通安全教育の受講経験を見たものである。表より明らかなことは、ニュートラルなタイプ以上のポジティブな傾向を持つ層では受講態度にあまり大きな

差はみられないが、ネガティブタイプならびに非常にネガティブなタイプでは、受講経験が「一度もない」とする者の比率がかなり高くなっていることがわかる。ここでも、そうした消極的な立場の高齢者を交通安全教育の場にどう動機づけるかという問題が重要な課題として登場しなければならないことがわかるのである。

表 2-4-15 人生へのモラル別交通安全教育受講経験

(単位：%)

	最近受けた	2～3年前に	かなり前に	一度もない	不明
全 体	5.3	4.3	17.2	71.0	2.1
非常にポジティブ	5.2	4.1	16.5	71.1	3.1
ポジティブ	5.6	6.2	20.3	63.8	4.0
ニュートラル	7.0	3.8	17.9	69.6	1.6
ネガティブ	3.8	5.2	16.9	73.2	0.9
非常にネガティブ	3.0	1.0	11.0	83.0	2.0

(3) 自律的外出意欲の高さと受講経験

健康や体力維持、街の様子を知りたい、友人や知人と話をしたいといった積極的な意欲を持って外出するタイプをここでは自律的外出意欲の高い者とみなすわけであるが、そうした傾向と交通安全教育の受講経験とはかなりはっきりとした相関が見られる(表 2-4-16)。すなわち自律的外出意欲の高い者の場合には、最近または2～3年前に交通安全教育を受講した経験を持つ者が多く、逆に自律的外出意欲の低い者の場合には「受けたことは一度もない」とする者の比率が高まっている。

表 2-4-16 自律的外出の高低別交通安全教育受講経験

(単位：%)

	最近受けた	2～3年前に	かなり前に	一度もない	不明	
全 体	5.3	4.3	17.2	71.0	2.1	
自律的 外出	高い	11.9	9.5	19.0	57.1	2.4
	かなり高い	10.4	7.8	19.5	61.0	1.3
	普通	3.1	3.8	19.1	72.5	1.5
	かなり低い	4.5	5.2	17.9	71.1	1.2
	低い	5.2	1.2	14.1	75.4	4.0

8. 交通安全活動への参加意思

(1) 多数の人を集めての講習・映画会

交通安全教育が参加型・体験型・実践型で行われるべきだということは、今日、行政をはじめ多方面で主張されるようになってきているのであるが、高齢者はそうした教育機会をどのように受け止めているのであろうか。ここでは、従来の座学型の交通安全教育、小人数での体験をもとに展開される体験型教育、提案型の真の参加教育という3つのタイプの交通安全教育のスタイルを提示し、それぞれに対する参加の意思

を尋ねてみた。

まず、座学型の交通安全教育を示すものとして、「多数の高齢者に集まってもらって行う講習や映画会」に参加する意思があるかどうかを聞いた結果が表2-4-17に示されている。表には「是非参加したい」という回答と「機会があれば参加したい」という回答、ならびに両者の合計が示されているが、この形式に賛成する高齢者は全体的には53.7%であり、他の2方式よりも人気が高い。高齢者はこれまで、いわゆる座学型のこの方式の交通安全教育に慣れており、教育というところの方式を連想することからそうした傾向が現れたものと思われる。どちらかというところ一方通行型の指導というかたちで展開されるこの方式よりは、主体的に参加してもらい、そのことによって高齢者の態度変容を期待する他の2方式の方が教育手法としては優れていると考えられているなかで、この方式に一番人気が集中しているということ自体、高齢者交通安全教育の難しさを示しているわけであるが、後で述べるように他の2方式に賛成する声が必要しも低いというわけではないので、今後こうした方式のすばらしさを体験し、その良さを認知してもらえらるような機会が提供されることこそ重要なのであろう。

さて、表は自律的外出への態度別にクロス集計されているわけであるが、表より明らかかなように、自律的外出傾向の高い高齢者ほど講習会に参加したいという意思が高いことを示している。自律的外出傾向の「高い」層では31%の高齢者が、講習会や映画会に「是非参加したい」と答えているのである。

表2-4-17 交通安全活動への参加意思（I）

①多数の高齢者に集まってもらって行う講習会や映画会

		是非参加 したい	機会があれば 参加したい	合計
全 体		10.0	+	43.7 = 53.7%
自律的 外出	高い	31.0	+	45.2 = 76.2%
	かなり高い	16.9	+	49.4 = 66.3%
	普通	9.2	+	52.7 = 61.9%
	かなり低い	10.0	+	45.5 = 55.5%
	低い	4.8	+	33.9 = 38.7%

注 自律的外出傾向の高さは……

「健康や体力維持のため外を歩くこと」

「街の様子を知るため外出すること」

「友人や知人と話すため外出すること」の3項目について

よくあるか、たまにあるか、ないかを尋ねた結果を総合して決めた

(2) 体験型交通安全教育

次に、体験型の交通安全教育を示すものとして、「小人数で、実際に体験して行う交通安全講習」に参加する意思があるかどうかを聞いた結果が表2-4-18に示され

ている。この形式に賛成する高齢者は全体的には47.9%であり、座学型の方式よりも人気は多少低くなっている。高齢者はこれまで、いわゆる体験型のこの方式の交通安全教育に慣れておらず、教育といってもこの方式を連想することが難しいことからこうした傾向が現れたものと思われる。既に触れたように、どちらかという一方通行型の指導というかたちで展開される座学型の方式よりは、積極的に体験してもらい、そのことによって高齢者の態度変容を期待するこの方式の方が教育手法としては優れていると考えられているなかで、この方式への賛同が多少低くなっていることは少々ショックであるが、賛同する声が47.9%とほぼ半数に達しているということ自体決して人気がないということではなく、今後こうした方式のすばらしさを体験し、その良さを認知してもらえるような機会が提供されることによって、この数値はさらに高まっていくことが期待されるのである。

さて、表は自律的外出への態度別にもクロス集計されているわけであるが、表より明らかかなように、自律的外出傾向の高い高齢者ほど講習会に参加したいという意思が高いことが示されている。自律的外出傾向の「高い」層では21.4%の高齢者が、こうした安全講習に「是非参加したい」と答えているのは心強いかぎりであり、今後こうした層をオピニオン・リーダーにしてこの種の教育が展開されていくべきだと考えられる。

表2-4-18 交通安全活動への参加意思(Ⅱ)

②少人数で、実際に体験して行う交通安全講習

		是非参加 したい	+	機会があれば 参加したい	=	合計
全 体		6.6	+	41.3	=	47.9%
自 律 的 外 出	高い	21.4	+	42.9	=	64.3%
	かなり高い	11.7	+	46.8	=	58.5%
	普通	3.8	+	51.1	=	54.9%
	かなり低い	7.0	+	42.3	=	49.3%
	低い	3.2	+	32.7	=	35.9%

(3) 参加型交通安全教育

さらに、参加型の交通安全教育を示すものとして、「自分のできる範囲で、地域の交通安全に役立つような提案や働きかけを行う活動」に参加する意思があるかどうかを聞いた結果が表2-4-19に示されている。この形式に賛成する高齢者は全体的には44.8%であり、座学型や参加型の方式よりも人気はさらに低くなっている。本当の参加とはPlan(計画)、Do(実行)、See(評価)が参加者自身によって行われる場合をいうのであり、3方式のなかでは、この方式が一番参加度の高い方式であり、理

想的な方式だと考えられるわけであるが、残念ながら高齢者はこれまで、いわゆる参加型のこの方式の交通安全教育に慣れておらず、教育といってもこの方式を連想することがほとんどできないことからこうした傾向が現れたものと思われる。でも、考え方を換えれば、この方式が一般にはほとんど行われておらず、高齢者も体験していないなかで、これに賛同する声が44.8%もあるということは驚くべきことであり、高齢者からその有効性のお墨付きをもらったとみなすこともできる。今後こうした方式のすばらしさを体験し、その良さを認知してもらえようような機会が提供されることによって、この数値はさらに高まっていくことが期待されるのである。

さて、表は自律的外出への態度別にもクロス集計されているのであるが、表より明らかなように、自律的外出傾向の高い高齢者ほど、この活動に参加したいという意思が高いことが示されている。自律的外出傾向の「高い」層では28.6%の高齢者が、そうした活動に「是非参加したい」と答えており、これは体験型講習への態度を上回っている。今後こうした層をオピニオン・リーダーにしてこの種の教育が展開されていけば、成果はおおいに期待できると思われる。

表2-4-19 交通安全活動への参加意思（Ⅲ）

③自分のできる範囲で、地域の交通安全に役立つような提案や働きかけを行う活動

		是非参加 したい	+	機会があれば 参加したい	=	合計
全 体		6.6	+	38.2	=	44.8%
自 律 的 外 出	高い	28.6	+	35.7	=	64.3%
	かなり高い	7.8	+	58.4	=	66.2%
	普通	6.9	+	50.4	=	57.3%
	かなり低い	5.5	+	41.0	=	46.5%
	低い	4.0	+	21.4	=	25.4%

9. 未組織高齢者への交通安全教育

(1) 家族形態別未組織高齢者への交通安全教育

現在日本全国で老人クラブに加入している高齢者は、高齢者のおよそ36%くらいだといわれている。労働組合組織率に比較するまでもなく、確かに高齢者の組織としてそれは実に大きな組織であり、高齢者への交通安全教育がその組織があるからこそ行い得ているということが出来る。そうした意味で、老人クラブの存在はわが国の高齢者の安全に強く貢献しているといえることができる。

ただ、別の面から考えると、そうした組織があるが故に高齢者に対するすべての交通安全教育がそれを頼りに展開されるということになり、そこに加入していない残り

3分の2の高齢者が交通安全教育から取り残されてしまうという結果になりかねない。しかもそうしたクラブへの未加入者こそ危険な交通行動を行っている層であり、交通安全教育が行われるべき層であるといえることができる。

こうした実態を踏まえ、老人クラブなどに加入していない高齢者に、交通安全教育を受けてもらうためには、どのような働きかけがもっとも有効だと思うかを尋ねてみた結果が表2-4-20である。高齢者の全体的傾向としては、「地域の交通安全指導員の戸別訪問」を有効だとする答が23.9%と一番多く、それとほとんど同じ比率で「高齢者仲間からのすすめ」(23%)が続いている。第3位は「家族からのすすめ」で14.9%、さらに、「市・区役所等の窓口での働きかけ」が13.7%となっている。

ただ、未組織高齢者に何が有効かは、そうした高齢者の持っている生活構造の特性によって変わってくるのが予測されるわけであり、その意味で生活構造の特性別に分析して検討する必要がある。ここでは、そうしたことの試みとして家族形態の違いにより有効だとするものがどのように変わってくるかを検討してみよう。この回答には既にクラブに入っている者の回答も含まれてはいるが、自分の置かれている生活構造上の立場が、何が未組織高齢者にとって有効かと考えるかを決めてくると思われるので、かれらも含めて検討することにする。検討分析の結果は次のように整理することができる。

- ①配偶者のいない高齢者には、地域の交通安全指導員の戸別訪問が有効である。
- ②配偶者のいない高齢者の一部には、病院の医師などからのすすめも効果がある。
- ③配偶者も健在で、子供夫婦や孫と同居している高齢者には、高齢者仲間からのす

表2-4-20 家族形態パターン別未組織高齢者への交通安全教育で有効なもの (単位：%)

	地域の交通安全指導員の戸別訪問	婦人警官などによる個別指導	病院の医師などからのすすめ	高齢者仲間からのすすめ	家族からのすすめ	小中学生からの手紙によるすすめ	市・区役所等の窓口での働きかけ
全 体	23.9	8.8	7.7	23.0	14.9	3.8	13.7
◎	31.0	9.9	12.7	18.3	8.5	1.4	12.7
◎=○	24.1	9.8	8.5	22.8	12.9	2.2	14.7
◎=○ ○=○	24.1	8.9	6.3	21.5	15.2	3.1	17.8
◎=○ ○=○ ○	23.5	5.0	7.6	26.9	17.6	3.4	12.6
◎ ○=○	28.3	5.7	3.8	15.1	15.1	9.4	18.9
◎ ○=○ ○	26.2	10.8	10.8	21.5	20.0	1.5	6.2

(その他・DKは省略)

すめが効果がある。

④配偶者がいるいないにかかわらず、孫と同居している高齢者の場合には、家族からのすめが効果がある。

⑤配偶者のいない高齢者で子供夫婦と同居している（孫のいない）高齢者の場合には、小中学生からの手紙によるすめが高い比率を示している。

⑥子供夫婦と同居している（孫のいない）比較的若い高齢者は、市・区役所での働きかけが有効だとする傾向が見られる。

(2) 交通安全教育受講経験別未組織高齢者への交通安全教育

既に指摘したように、老人クラブに加入していない未組織高齢者の最大の問題点は、高齢者への交通安全教育の機会から除外されてしまうという点である。したがって、交通安全教育の受講経験が「一度もない」という層に、未組織高齢者の意見が集約していることが予想される。つまり、受講を一度も経験したことのない高齢者が、どんな働きかけを有効だと考えているかを検討することが、未組織高齢者に有効な方法を探る有力な武器になると考えられるのである。

いま表 2-4-21 から明らかなように、受講経験が「一度もない」とする層の回答を検討すると、「地域の交通安全指導員の戸別訪問」が24.4%で一番高く、また、「高齢者仲間からのすめ」も23.8%で高い。しかもこの二つの回答は高齢者全体の平均値よりも高くなっていることから、この戦略は未組織高齢者への働きかけとして有効な方法であることが推定できる。「家族からのすめ」や「市・区役所等の窓口での働きかけ」も平均値より多少低いが、それなりに有効な方法であろう。しかし、それ以上に注目したいのは、数値としては必ずしも高いものではないが、受講経験が「一度もない」層でとりわけ高くなっている回答としての「病院の医師などからのすめ」である。老人クラブに参加していなくとも、高齢者が病院には行く機会を多く

表 2-4-21 交通安全教育受講経験別未組織高齢者への交通安全教育で有効なもの (単位：%)

	地域の交通安全指導員の戸別訪問	婦人警官などによる個別指導	病院の医師などからのすめ	高齢者仲間からのすめ	家族からのすめ	小中学生からの手紙によるすめ	市・区役所等の窓口での働きかけ
全 体	23.9	8.8	7.7	23.0	14.9	3.8	13.7
最 近 受 け 取 った	18.8	12.5	4.2	25.0	22.9	4.2	10.4
2～3年前 に 受 け 取 った	25.6	7.7	2.6	30.8	12.8	—	17.9
かなり前に 受 け 取 った	25.2	8.4	6.5	18.7	16.1	5.2	14.2
一 度 も い な い	24.4	8.1	8.3	23.8	14.2	3.8	13.1

(その他・DKは省略)

持っていることからすると、医師会の協力を得てこうした機会をとらえることも重要だと考える。

10. 高齢者への交通支援策

高齢者に対する交通支援策として考えられる12項目を選択肢として提示し、そこから重要なものを3つ以内で選んでもらった結果が表2-4-22である。歩道の凹凸をなくす(47.2%)、バスの高齢者無料制度(35.8%)、歩道を広げたり障害物をなくす(34.6%)、タクシーの高齢者割引制度(33.7%)、高齢者にもよく見える標識の設置(25.0%)、床が低く乗降しやすい路線バスの運行(21.8%)、バス停での雨よけやベンチの設置(20.3%)、等に対するニーズが高いことがわかる。

何を望ましい支援策と考えるかは、高齢者の持っている生活上の特性によって異なるが、特に人生へのモラルに注目すると、非常にポジティブな層では、バスの高齢者無料制度、歩道を広げたり障害物をなくす、歩行者用青信号の時間延長などを平均値以上に希望するのに対して、非常にネガティブな高齢者では、歩道の凹凸をなくす、タクシーの高齢者割引制度、床の低い乗降しやすいバス、高齢者向け自転車の開発などを希望する声の平均値より高くなる。高齢者の生活に合わせたきめ細かい交通支援策が期待される場所である。

なお、歩道の凹凸をなくすという項目はどの高齢者でも共通に望むことであり、高齢者の安全対策として早急に対応すべき点であろう。

また、表には示されていないが、交通機関を選ぶ場合、どのような交通機関を希望するかという質問に対して、安全な交通機関(53.0%)をあげる声が一番高いのは当然であるが、早く着ける(6.6%)とか、安くいける(6.4%)とかといった特性以上に、階

表2-4-22 人生へのモラル別高齢者への支援策として望むもの(回答3つまで) (単位: %)

	全 体	非常に ポジティブ	ポジティブ	ニュートラル	ネガティブ	非常に ネガティブ
バスの高齢者無料制度	35.8	45.4	35.0	34.5	36.6	30.0
タクシーの高齢者割引制度	33.7	25.8	26.6	34.8	40.4	36.0
高齢者向け自動車の開発	7.6	7.2	9.0	8.0	6.1	7.0
高齢者向け自転車の開発	8.4	7.2	7.3	9.3	6.1	14.0
高齢者向け巡回バスの運行	17.3	19.6	16.4	15.0	22.5	13.0
低床式路線バスの運行	21.8	22.7	16.9	21.7	24.4	24.0
高齢者にもよく見える標識の設置	25.0	24.7	28.8	25.6	20.7	26.0
歩道の凹凸をなくす	47.2	39.2	48.6	44.7	50.7	53.0
バス停での雨よけやベンチの設置	20.3	22.7	20.9	18.8	21.1	20.0
歩道を広げたり障害物をなくす	34.6	39.2	37.3	35.1	30.5	32.0
歩行者用青信号の時間延長	14.3	19.6	16.9	11.5	14.6	13.0
高齢者優先の駐車スペースの設置	7.6	7.2	8.5	8.9	6.1	5.0

段の少ない（12.6%）、乗り換えの少ない（11.3%）、歩く距離の少ない（8.6%）といった特性が重視されており、高齢者の立場に即した交通機関が運行されることの必要性も痛感される場所である。

さらに、自家用車をどのようにとらえているかに関しては、「絶対に必要なものである」とする回答が全体の48.1%を占めており、「必要であるが、社会・環境にはよくないものである」の27.7%、「特別、必要なものではないと思う」の23.7%をかなり大幅に上回っているのであるが、だからこそ高齢者にやさしい車の開発や、車を使ったボランティア制度の開発などが要望される場所である。

いずれにしても、高齢者の生活の特徴付けるいくつかの項目で、高齢者の交通行動や意識を分析してみると、高齢者の置かれている立場の違いによってそこには随分と異なった傾向が見られることが判明した。今後はこうした基礎データの上に立って、高齢者をセグメントし、それぞれの立場に応じたモビリティ戦略や、安全戦略が検討される必要がある。

[鈴木春男]

第5節 自由記入欄の分析

この節では、アンケートの自由記入欄に書かれた高齢者の生の声に基づいて、高齢者の交通問題に対する意識を分析してみたものである。アンケート調査票の最後に次のような設問を用意し、回答者の意見を自由に記入していただいている。

問45：交通問題をめぐって、いまあなたが最もお困りのことは何ですか。どんなことでも結構ですので、ご記入ください。

問46：交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいことは何ですか。どんなことでも結構ですので、あなたのご提案をご記入ください。

この2つの設問は、視点が異なるが両者とも回答者の認識している交通問題を尋ねているものであるため、両方の回答を合わせて一つのものとして分析した。

1. 自由記入欄の回答率

問45、46に何らかの自由回答を記入した人は、アンケート回答者全体の52.7%、474人に上り、交通問題に積極的に意見を持つ高齢者が多いことを示している。

回答者の属性別に回答率を見ると、図2-5-1および図2-5-2に示すように、性別では男性の方が高く、地域別では大都市部ほど高い結果となった。また年齢層別では60～75歳くらいまでの初期高齢者の回答率が高く、外出頻度が多い活動的な人ほど回答率が高くなっている（図2-5-3、図2-5-4）。

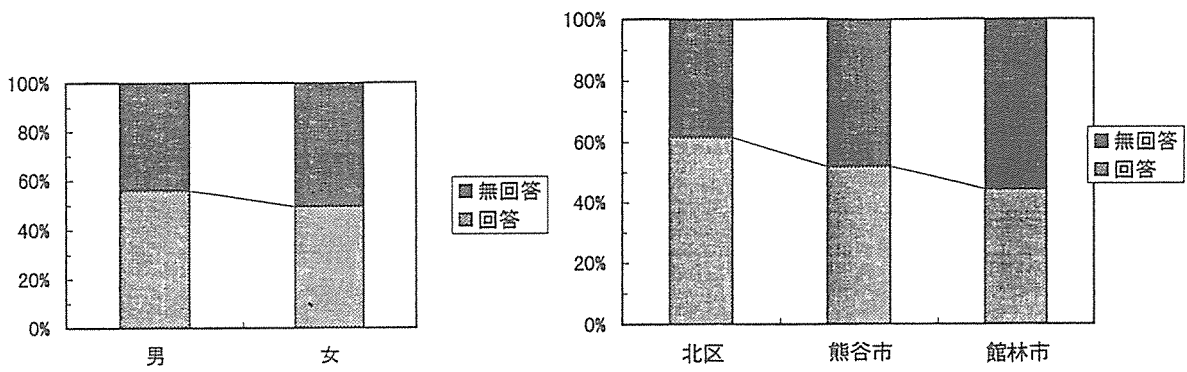


図2-5-1 フリーアンサー回答〈男女別〉

図2-5-2 フリーアンサー回答〈都市別〉

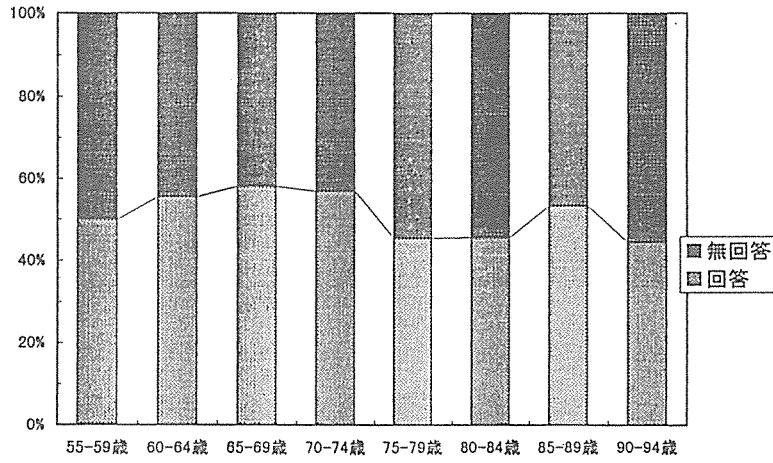


図2-5-3 フリーアンサー回答〈年齢層別〉

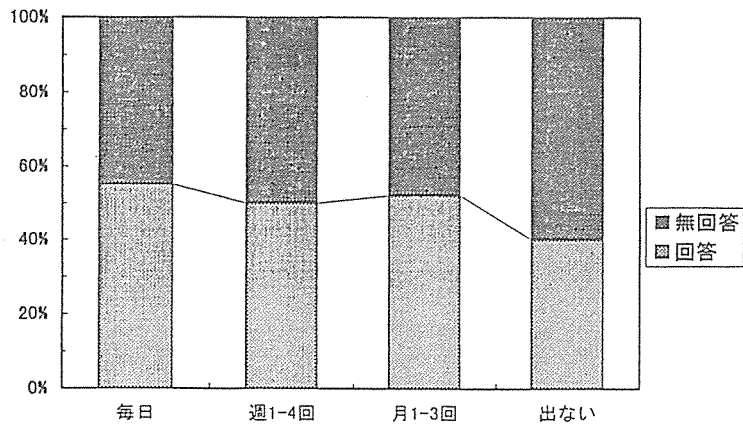


図2-5-4 フリーアンサー回答〈外出頻度別〉

2. 自由記入項目の分析方法—分析の視点—

回答欄に記入された意見は内容も様式も様々の文章で書かれている。そこでまずその文章を読んで、回答者が交通問題をどの立場から何を対象として意見を述べているかによって各回答をカテゴリー分類した。意見を述べる立場やその対象は回答によって表現が少しずつ異なるが、表2-5-1および表2-5-2に示すように、各回答に立場と対象の統一キーワードを与えて分類した。

回答者が困っていること、改善の要望や提案を述べている対象の意見の内容としては、次のようなキーワードを抽出して分類し集計した（表2-5-3）。

表2-5-1 意見の立場

立 場	分 類 基 準
歩行者・ハンディーキャッパー	歩行中の人や、車いすを利用している人
自転車利用者	自転車乗用中の人から見て
車利用者	ドライバーや、バイク利用者の視点
公共交通利用者	公共交通を利用して
住 民	そこに住んでいるからこそ
その他一般	一般的な立場から、立場不明の場合も含む

表2-5-2 意見の対象

対 象	分 類 基 準
歩 行 者	飛び出しなど、歩行に関するルール・マナー等
自 転 車	駐輪問題、自転車走行に関するルール・マナー等
車・バイク	路上駐車、渋滞、スピード違反、ドライバーのマナー等
公共交通機関	付帯施設（駅階段、バス停、料金表）、運行頻度等
道 路 施 設	信号、標識、歩道橋、道路整備に関すること等
環 境	様々な環境問題について
交 通 全 体	事故やマナーについて

※公共交通機関・道路施設については、細目として以下のように分類した。
 公共交通機関：鉄道、バス、タクシー、公共交通全体
 道路施設：歩道、自転車道、車道、道路全体

表 2-5-3 対象の内容

対象の内容	キ ー ワ ー ド
歩 行 者	ルール・マナー
自 転 車	ルール・マナー、自転車(車両)、速度、多い、駐輪
車・バイク	ルール・マナー、規制、車両、取締、渋滞、進入、政策、速度、多い、駐車、路上駐車
公共交通機関	シルバーシート、バス停、ベンチ、案内、案内標識、階段、混雑、施設整備、時刻、車両、職員態度、機関整備、廃止、頻度、不定時、料金、料金表
道 路 施 設	ハンデ信号、ベンチ、ルール・マナー、一方通行、運用、階段、街灯、拡幅、狭い、鏡、警報機、交差点、工事、施設、事故、車信号、渋滞、障害物、信号、進入、整備、線形、段差、踏切、標識、舗装、歩車分離、歩行者信号、料金
環 境	大気汚染、騒音、振動
交 通 全 体	ルール・マナー、安全、運動、環境、規制、教育、事故

3. 集計結果

以上のようにカテゴリ分類された回答を、問題意識の対象別にキーワードによって集計した結果から、回答者が問題としている対象別の主な内容を示すと以下のようである（括弧内は回答数）。

- ① 歩行者に対して：回答数は16人16回答であり、すべてが「歩行者も信号を守れ」と言うような歩行のルール・マナーに関するものであった。大部分（11回答）が車の立場からの意見である。
- ② 自転車に対して：81人、90回答あり、そのうち39は歩行者の立場から、30は一般の立場からで、内容はルール・マナーに関するもの44、駐輪問題が38回答である。
- ③ 車・バイクに対して：203人、248回答あり、一般的な立場から（156）「車が多い」とするものが大部分で、また歩行者（34）、車（27）の立場からルール・マナーを問題とする意見が多い。主な内容をキーワードの集計数で示すと、多い（44）、ルール・マナー（44）、路上駐車（42）、速度（36）、渋滞（27）となっている。
- ④ 公共交通に対して：99人、117回答あり、当然全部が公共交通利用者の立場からの意見である。その内容は対象の細目別に主なものを示すと次の通りである。
 鉄道（29）；駅階段（14）、駅料金表（3）、路線新設（3）
 バス（70）；路線整備（17）、運行頻度（13）、バス停（10）、車両（8）
 タクシー（3）；料金（3）
 公共交通全体（15）；整備（5）、料金（4）、案内標識（2）

⑤ 道路施設に対して：218人、241回答と最大数であり、一般（93）、歩行者（81）、車（47）、自転車（12）とさまざまな立場から意見を述べている。この場合も対象の細目に意見の主な内容キーワードを示す。

歩道（90）；整備（32）、歩道橋（16）、障害物（9）、歩行者信号（8）

自転車道（8）；整備（8）

車道（13）；車信号（4）、整備（3）

道路全体（130）；整備（33）、狭い（17）、信号（9）、工事（8）、踏切（8）

このように道路施設についてはいろいろな観点から、「整備」を望む声が非常に多いことが示されている。

⑥ 環境に対して：36人、47回答あり、21人が一般的な立場、14人が住民の立場から意見を述べている。内容は大気汚染（24）、騒音（18）、振動（5）であり、地域的にはやはり東京北区の回答が多く半数を占めた（20）。

⑦ 交通全体に対して：26人、27回答あり、全員が一般的な立場から述べているものである。内容としてはルール・マナーに関するものが16と大半を占め、次いで事故（6）となっている。

4. 交通問題意識の立場と対象

高齢者が、どの立場から何を対象として、不満や要望・提案を述べている傾向が強いかを前述の 카테고리分類によって、都市別に分けて示すと図2-5-5のようになる。大都市部の北区では歩行者や公共交通機関利用者の立場が多く、自転車や公共交通を対象とする割合が高いこと、逆に地方小都市部の館林市では車の立場からの意見が他の都市に比べて高く、対象も車と道路施設に対する回答率が高くなっており、地域の性格を反映していることがわかる。なお年齢層別の立場や対象に関する回答率については、75歳以上の後期高齢者になると歩行者の立場からの割合が多くなり車の立場の回答率が少

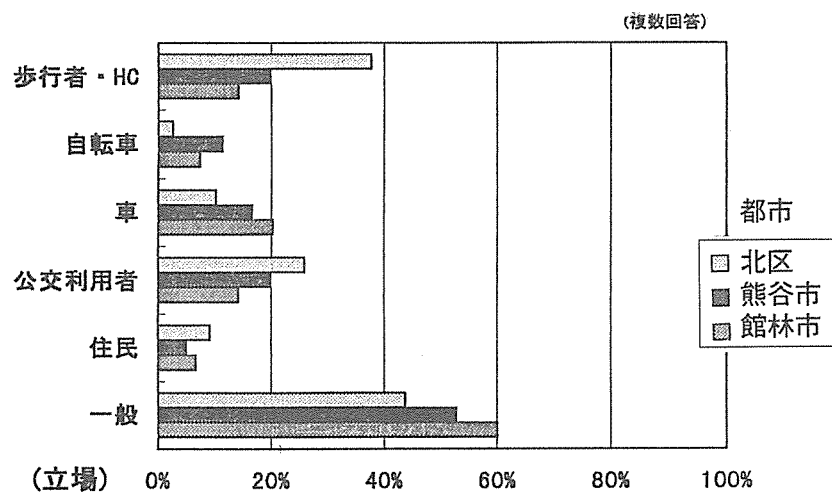


図2-5-5(a) 交通問題に対する立場〈都市別〉

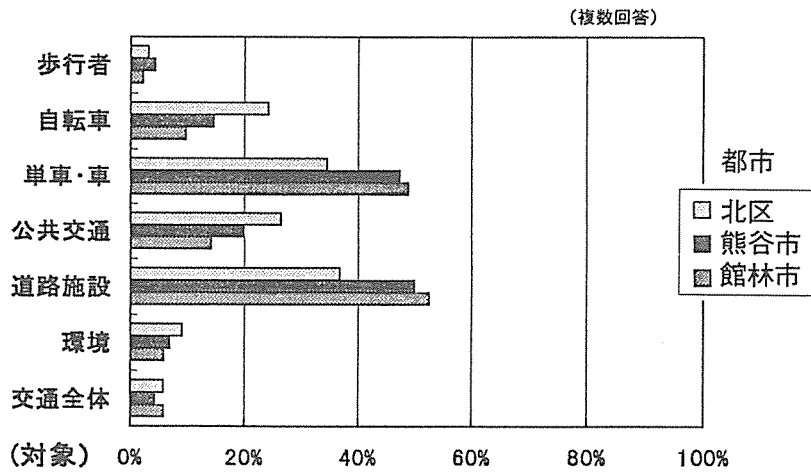
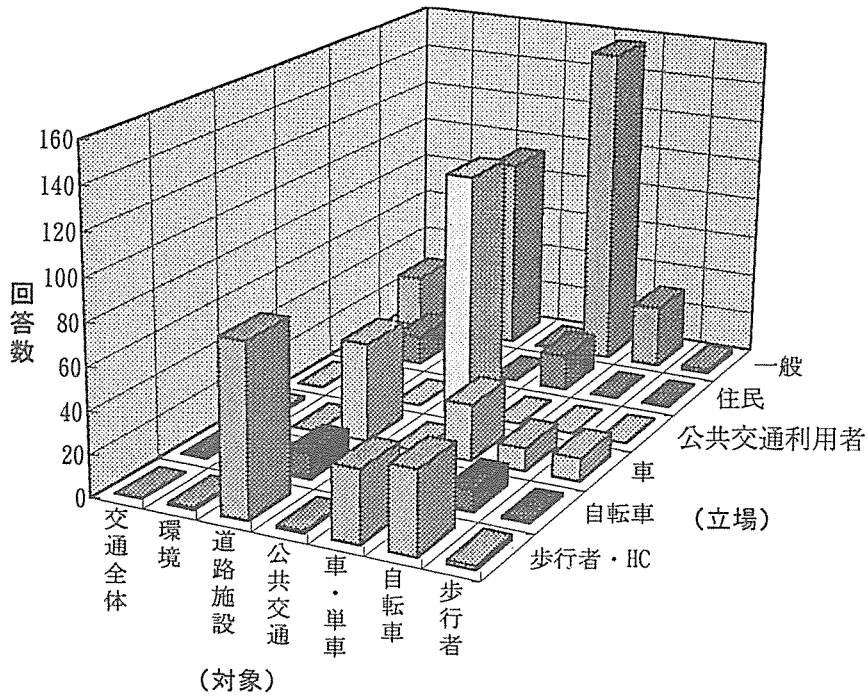


図 2-5-5(b) 交通問題の対象〈都市別〉

なくなる以外は大きな差異はない。

次の図 2-5-6 は、どの「立場」から何の「対象」に対して意見を述べている回答



立場 \ 対象	歩行者	自転車	車・単車	公共交通	道路施設	環境	交通全体	総計
歩行者・HC	2	39	34	1	81	1	0	158
自転車	1	10	14	0	12	0	0	37
車	11	11	27	0	47	0	1	97
公共交通利用者	0	0	0	116	0	0	0	116
住民	0	0	17	0	8	14	0	39
一般	2	30	156	0	93	21	26	328
総計	16	90	248	117	241	36	27	775

図 2-5-6 立場一対象

数が多いかを示すため両者のクロス関係を表したものである。公共交通利用者の立場からは公共交通を対象とする意見が多いのは当然であるが、一般的な立場から車に対する意見が最も多く、また道路施設に対しては一般的な立場だけでなく、歩行者や車の立場からも問題とする意見が多いことが明らかに示されている。

5. 交通問題意識の地区別特性

上述のように、自由記述回答を「立場」や「対象」によって分類した結果、都市によって回答状況に差があることから、これを45地区の調査単位地区別に分析し、交通問題意識の地区別特徴を調べてみた。先にカテゴリ分類した「対象」の項目への回答率を地区別に求め、“交通全体”の項目を除いた6項目への回答率パターンを用いてクラスター分析を試みた。交通問題意識の対象から見た地区特性を表すものとして、3クラスターに分類された結果を次の図2-5-7に示す。図の一番上のグループ（上）は公共交通には意見が少なく、道路施設と車を問題とする割合が高く、基本的な道路施設環境が不十分な状況への問題意識が多い地区と考えられる。中央のグループ（中）は、車（多すぎる）を対象とする意見が卓越しているが、次いで道路施設に対して、また自転車や公共交通もある程度問題としている地区である。グループ（下）は公共交通、道路施設、自転車が同程度問題とされており、車を対象とする意見が比較的少なく、徒歩交通行動に関する意見が多い地区と見られる。（上）のグループと（下）のグループは、それぞれ館林市と北区の地区が多く入り、大都市と地方都市によって区分される傾向はあるものの、各グループに3都市の地区が混在し、交通問題意識はやはり身近な地区の状況と関連しているものと思われる。

6. 高齢者特有の回答

交通問題に関する自由意見の中から、身体機能の低下が原因と考えられる高齢化による特有の問題意識を抽出して分析した。高齢者特有の回答は次のような事項が記述されているものである。

- ・視力の低下…信号や駅の運賃表が見難い。
- ・脚力の低下…歩道の段差、バスのステップが高い。
- ・体力の低下…歩道橋や駅の階段が多い、長い。

このような項目に回答した人は81人で回答者全体の15.8%である。図2-5-8に見られるように、性別には女性の方が多く、年齢別には55～64歳までの高齢以前の人たちの回答率が他に比べて高いことが注目される。都市別には地方部ほど高い割合となった。

回答内容は歩行者の立場から道路施設に対するものと、公共交通利用者の立場から公共交通に対するものが大部分である。主な問題は、道路施設では歩道に関して（44）で、

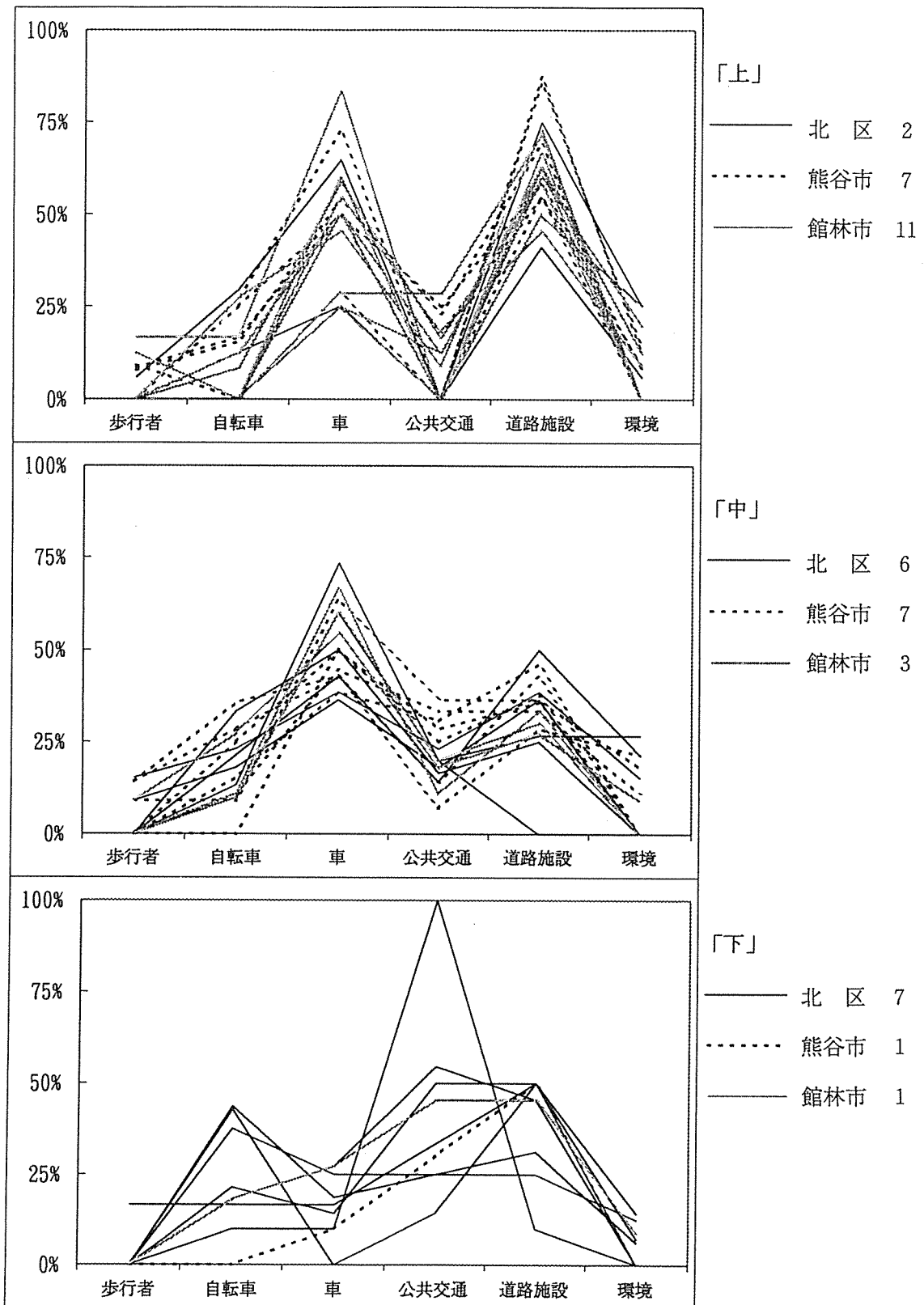


図 2-5-7 地区別交通問題の特徴 (3 クラスター結果)

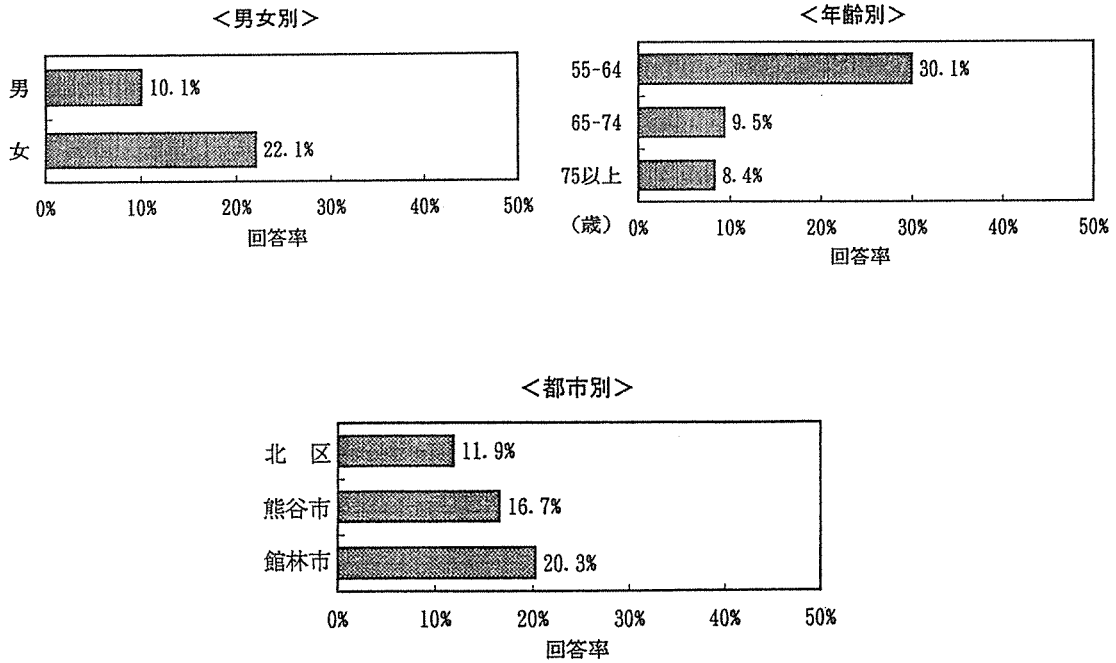


図 2-5-8 高齢者特有回答率

段差 (17)、階段 (13)、歩行者信号 (9) であり、公共交通では鉄道について駅構内階段 (9)、運賃表 (3)、またバスに関して車両のステップ (6)、バス停の屋根・ベンチ (5) などである (括弧内は回答数)。

7. ルール・マナーに関する回答

自由記入欄の回答の内容として先に見たように種々の対象について交通ルールに関する意見が多く見られたことから、これらの回答をした人の属性との関連を分析してみた。

回答者は120人、全体の22.6%で約4人に1人が交通ルール・マナーに何らかの言及をしている。性別では男 (26.6%) の方が女 (18.1%) より回答率が高く、年齢では75歳以上の回答率が26.7%と高い。特徴的なことは交通教育の受講経験別で、最近受けた人の回答率が39.3%で、一度も受けたことがない人での19.0%に比べ非常に大きく、交通安全教育と交通ルール・マナーへの関心との関連が示されている (図 2-5-9)。

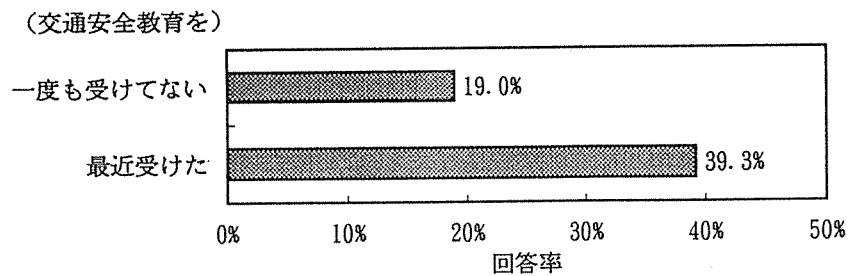


図 2-5-9 ルール・マナー回答率

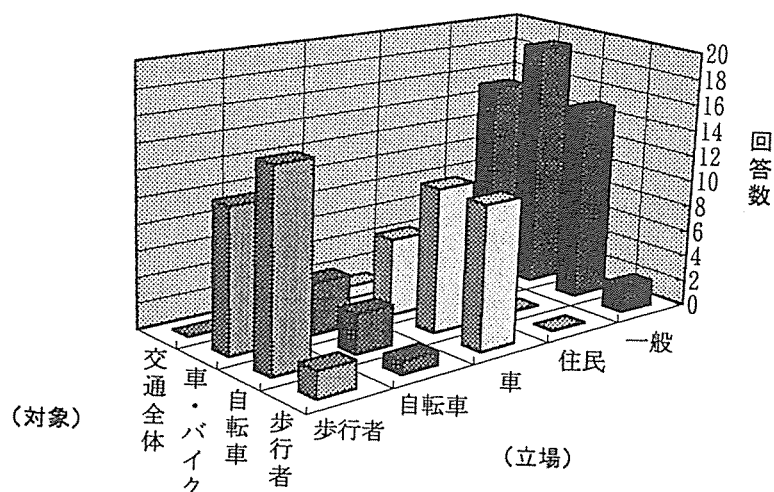


図2-5-10 立場-対象〈ルール・マナー回答〉

回答内容の立場と対象を図示すると図2-5-10のようであり、歩行者からは自転車と車に対して、車からは歩行者、自転車に対して問題としていることが示されている。内容は自転車については歩道通行と無灯火が問題であり、信号無視について車ばかりでなく歩行者、自転車に対しても指摘している。

8. 注目される高齢者のユニークな回答

最後に高齢者の自由な意見の中から、統計的処理からはあがってこなく、通常一般的には気がつかないが参考になるユニークな意見を、きらりと光る回答として抽出し、以下に示しておくことにする。

- ・バスの入り口と出口の段数を同じにしてほしい。(女58歳)
- ・車の量が多くて、昔のように安心して道が歩けない。(男88歳)
- ・眼鏡が必要になり、日差しの強い時の信号の変わりが見えにくい。すすめ、ちゅうい、とまれの文字のでのる信号がほしい時もある。(男64歳)
- ・歩道橋。手すりが冬冷たいので、木にしてほしい。(男74歳)
- ・警報機を驚くほど大きく鳴らすのはやめてほしい。(男75歳)
- ・膝を痛めて思ったことですが、歩道橋が高く、階段数が多く嫌になります。駅でも上りはありますが下りのエスカレーターも必要だと思います。(女65歳)
- ・料金表の字を大きくして下さい。高齢の人には機械でなくて、対面売りして下さい。(女74歳)
- ・3歳ぐらいの子供が物陰から急に飛び出し、足を折ってしまった。子供の飛び出しが一番危ない。(女82歳)

- ・歩行者の道に横並びで自転車に乗っている者があるので老人はいつも困っております。特に学校の生徒が多いような気がします。学校でも交通指導をしていただけたらと思います。(女78歳)
- ・舗道ぎりぎりの所に駐車していると、自転車で通るとき見えなくて困る。(女55歳)
- ・昔は人は右、車馬は左側と言われたけれど、今はどうなのか。(男60歳)
- ・無灯火の自転車が怖い。(男55歳)
- ・交通ルールを知らない老人の交通教育をしてもらいたい。(男77歳)

[片倉正彦]

第3章 高齢者交通政策への提言

第1節 高齢化社会を念頭においた今後の交通政策のあり方

1. 高齢者をめぐる交通政策策定の基本的視点

(1) 高齢者の多様性への理解が必要

現在、65歳以上の人を一括して高齢者と呼び、各種の高齢者施策実施の対象としている。しかしながら、年齢・性別などに加えて、自動車や免許保有状況といった個人的なモビリティ環境、所得や家族構成などの世帯環境など、高齢者がおかれた環境は極めて多様である。これに応じて、日常外出やレジャーなど種々の移動アクティビティに代表される高齢者の生活活動の様態というものも個人によって非常に大きな違いが見られる。この点は、まず十分に認識しておくことが重要である。

(2) 高齢者は一般健常者の自然な延長

前述のようにその様相は極めて多様ではあるが、高齢者の移動アクティビティのレベルは、基本的に年齢の上昇とともに漸減する傾向にある。これは、第一に高齢化に伴って視力などを含めた身体的な移動能力が制約されることなどの影響と考えられる。しかしながら、この傾向は、65歳をもって定義される高齢者のみに限られるものではなく、青・壮年時からの漸進的な体力低下と一体的なものとしてとらえることが必要である。

また、調査結果によれば、移動アクティビティの年齢に応じた漸減性は、上記のような人間の高齢化そのものの影響よりも、むしろ免許保有や自動車保有の状況などといったモビリティ環境の善し悪しに依存している傾向が強い。つまり、現在の高齢者の移動アクティビティの低さは、高齢化そのものの影響のみならず、現在の高齢者のジェネレーションがおかれたモビリティ環境の低さによる面が強い。以上より今後は、高齢者を社会における特別の存在としてとらえるのではなく、むしろ一般健常者（ここでは呼ぶが）の自然な延長としてとらえることが必要である。

(3) 高齢者の生活活力を増進するモビリティ環境

生活活力の維持向上、すなわち暮らしの充実感の確保は、人間の社会生活における厚生レベルを規定する、あらゆる政策施策の基本的な目標である。この生活活力は、消費生活の充実度や生活環境、仕事のやりがいその他、極めて多くの因子に影響されるが、日常的な外出からレジャーまで含めた種々の移動アクティビティの充実度も重要な一つの要因となっている。勤労生活から既に引退しているケースの多い高齢者層においては、移動アクティビティのレベルが生活活力に及ぼす影響は、青・壮年層以

上に大きい。つまり、モビリティ環境を充実することは、移動アクティビティの増進を通じて、高齢者層の生活活力の充実につながる可能性が強い。そしてまた、今後いわゆる高齢者層の人口比率が4分の1を超えようとすることを踏まえると、高齢者層が生活に対してより多くの生き甲斐を見いだしていくことは、高齢者のみならず社会全体にとっても意義が高い。

(4) 社会の生活活力維持・向上という視点からの高齢者交通政策の必要性

今後、急速に高齢化社会に突入していくわが国において、高齢者及び社会全体の生活活力を維持・増進していくためには、諸般の高齢者政策の推進と同時に、高齢者にとってのモビリティ環境をより充実したものとしていくことが必要である。従来の交通政策上の高齢者対策としては、必要最小限のサービスを提供するという視点に立って、免許や自家用車を持たない高齢者の日常的な買い物や通院、老人クラブなどの施設への行き来などに対して、バス運行の確保などがある程度行われてきた。しかしながら、今後は従来とられてきた高齢者のミニマムのモビリティを確保するという視点からもう一步踏み込んで、社会全体の生活活力を維持向上するという視点に立った交通政策の充実が必要である。これは、高齢者に関する交通政策の大きな視点の転換となる。

2. 高齢者のモビリティ環境の自活化推進

(1) 積極的にとらえるべき高齢者のマイカー交通

ドア・トゥ・ドア性や快適性に優れたマイカーのような自立的交通手段は、高齢者にも適した交通手段といえる。今後、免許や自動車を持ち、若い内から旅行やスポーツなど屋外活動などの余暇活動になじんだジェネレーションが高齢化していくことを考えると、マイカー利用を基本においた非日常的なレジャータイプの移動アクティビティも高齢者の中で非常に高まっていくものと考えられる。こうした状況は、高齢者の移動アクティビティひいては高齢者の生活充実度を大幅に高めていくポテンシャルをもっているものといえる。従来ともすると、高齢者の交通＝公共交通、と画一的に理解されがちな傾向があった。しかし、今後は高齢者のマイカー利用を、単にやむを得ない現実のトレンドと考えるのではなく、むしろ望ましい姿として政策的により積極的に対応していくことが必要である。

(2) 高齢ドライバーを念頭においた自動車製造、道路環境整備、交通教育への期待

しかしながら、現実の道路環境や車両構造は、平均的な高齢者の身体能力上、満足すべき状況にはなく、今後の中長期的な研究・技術開発・施設改善投資によって改善していくことが必要である。具体的には、例えば道路環境については、設計視距の見直しや標識・信号類の視認性を低下させがちな沿道広告類の制限など、車両構造につ

いては、インテリジェント化によるドライバーのバックアップ、視界の広さやミラー・計器類の視認性に重点を置いた車両開発などがあげられる。

(3) 高齢者にとっても重要性の高まる自転車交通

マイカーとともに高齢者の利用度が急速に高まりつつあるのが、もう一方の自活型交通手段である自転車である。現在はマイカーあるいは免許を持たない高齢者の利用が多い状況にあるが、今後はマイカー利用から自転車利用への年齢的な転換など、高齢者における利用度はさら高まっていくものと予想される。自転車は、随意性が高く、また都市環境保全上も有利であり、地形、道路環境及び天候の状況が許す限り、地域内の近距離移動には最も適した交通手段である。マイカー運転とともに高齢者交通についても今後は交通政策の中でより積極的に位置づけていくことが望まれる。

(4) 総合的な自転車交通政策確立の必要性

現在の自転車を運転する環境は、高齢者はいかに及ばず一般青壮年層の利用者にとっても極めて劣悪な状況にある。今後、中長期的には、高齢者の安全と快適さ確保という視点から、対自動車のみならず対歩行者とのコンフリクトを避けることを念頭においた道路整備と交通管理政策の充実、駅や大規模小売り店舗ばかりでなく繁華街の街路等への自転車駐車場整備、あるいは、買い物など日常的な自転車利用を念頭においた、いわゆる従来の「サイクリングロード」にとどまらない自転車道整備等、より総合的で積極的な自転車交通政策を確立するよう十分な検討を進める必要がある。

(5) 切望される歩行環境整備

いうまでもなく、充実した歩道が整備された一部の街路を除くと、わが国においては都市部、郊外部を問わず、その道路歩行環境は、安全面でも快適面でも極めて課題が多いと言わざるを得ない。特に昨今、高齢歩行者の夜間交通事故が増大しつつある中では、その抜本的な改善のために、土地区画整理によって街路空間を十分に確保して歩道を整備する等、長期的視点に立った都市改造を積極的に進めていくことが必要である。それには、個々の事業の推進のみならず、高齢化社会における真に安全で快適な都市環境を確保するための都市改造が是非とも必要であることを啓蒙していくことが重要である。また、決して理想的政策とはいえないものの、短期的には、高齢歩行者自身が自分自身の安全を確保するための反射材の着用奨励なども必要である。

3. 高齢者を念頭においた公共交通政策の充実

(1) 基本的なサービス水準の充実が望まれる地方部の公共交通

随意性の高いマイカーや自転車などの利用による、高齢者のモビリティ環境の自活化は、単なる公共交通がないのでやむを得ず自活化するというような消極的理由ではなく、生活活力を積極的に向上する上で重要であるが、それでも特に運動機能が著し

く低下した高齢者やモビリティ自活化の方途を持たない高齢者にとっては、公共交通等のサービスを確保することが必要である。その際、アクセス性を規定する路線密度や運行頻度などといった、基本的な交通サービスの要素の改善が利用者にとって最も望まれているということに留意することが重要である。

(2) 大都市の公共交通の施設面での改善

大都市圏においては、鉄道やバスなどの公共交通の施設面での改善が望まれる。具体的には、従来から進められてきたエレベータやエスカレータの設置、階段の手すりの改善などの他に、都市と交通機関の間や異なる交通機関の間で相互に整合のとれた見やすくわかりやすい旅客案内サイン、移動施設とあわせた案内施設・休憩施設充実、乗降の便利な低床車両の導入推進、などを進めていく必要がある。

(3) 一般旅客のアメニティ向上施策の一環としてとらえるべき高齢者対策

公共交通施設のこのような改善は、従来は高齢者・身体障害者を移動制約者にとらえ、これらの移動制約者への交通サービスのノーマライゼーションという視点から実施されてきた。視覚障害者や車椅子利用者のような身体障害者においては、それぞれの障害の内容によって必要な施設改善が異なり、またそれは必ずしも一般健常者にとって有用な施設であるとは限らない。これに対して、通常の意味での高齢者にとって使いやすい公共交通施設は、明らかに一般旅客にとっても快適に用いることのできる施設なのである。今後は、1.(2)に述べたように高齢者を一般健常者の自然な延長としてとらえ、利用者全般あるいは地域社会全般に対するアメニティ向上の一環として施設改善を進める財源の方策についても検討を進めていくことが必要である。

[家田 仁]

第2節 道路・施設・車をめぐる提言

ここではこれまでの意識調査等から得られた高齢者の外出行動特性と需要動向からみて、道路や各種交通施設、また自転車や自動車等について、今後整備・改善すべき問題について検討し、なるべく具体的な提言を示したい。

1. 高齢者の外出行動特性と将来の動向

提言事項を検討するにあたって、まず高齢者の交通行動をどのようにとらえるか、どこに問題があるかを整理しておくことにしよう。

交通行動の目的や形態は高齢者も他の年齢層と特に変わるものではない。また高齢者にとって安全、快適な交通は一般に全体の人にとって安全、快適なものであり、高齢者が困難を感じず交通行動は、ほとんどどんな人も望まない行動である。ただ高齢化に伴

う身体的機能の低下により、交通行動上の障害が高齢者には強く影響することがある。従って、高齢者の交通行動からみた問題点を整理することは、交通社会の改善を図るために非常に役立つものとなる。

一般に外出行動は、職業、家族構成などの生活構造と、道路や公共交通機関の整備状況などの地域特性と関連するが、高齢者の外出行動は自由意志による行動割合が高いから一層これらの要因に深く影響されるものとみられる。それ故、アンケート調査結果から現在では外出行動需要があまり大きく出ていないが、生活構造と地域環境の変化によって近い将来高齢者の外出需要が顕在化し、高齢者の外出交通行動はますます増加していくものと推定される。

また高齢者の外出行動は本質的に個人交通行動であるから、利用交通手段は個別交通手段が主体となる。現在高齢者の交通手段では歩行交通が最も大きな割合を占め、将来とも最も重要なものとして対応すべきであるが、長距離の交通に対する個人交通手段として自家用車の利用が今後ますます増大していくことを考慮しなければならない。高齢者の交通行動の特性として、利用交通機関に対して安全性は当然ながら、①歩く距離の少ないこと、②乗り換えの少ないこと、③階段の少ないこと、を要望していることを考えると、自家用自動車は高齢者の交通手段として最適なものであり、今後利用が増加することは明らかといえよう。それに伴って、高齢運転者がますます増大していくことも考慮しなければならない。

2. 道路に関する提言

(1) 歩行環境の整備

道路については、まず歩行環境を整備することが最も強く求められる。歩行は交通行動の基本的な手段であり、歩行環境については高齢者から最も多くいろいろな問題点の指摘や要望が出されている。整備すべき事項を以下に示す。

① 歩道の設置、拡幅

現状では、歩道の未設置な道路、設置されていても幅員が狭く電柱等の障害物のある道路が多い。歩道の設置、拡幅にあたっては、道路の規格にとらわれず、歩行者交通量の多い道路を優先的に行うことが必要である。特に多くの高齢者が目的とする諸施設に向かうルート上の道路には車道と分離された歩道を優先的に確保することが必要である。

② 歩道の構造について

高齢者はわずかな段差でつまづくことが多く、歩道の凹凸や陥没は大きな障害であり危険である。また雨の日によく歩道上に水たまりが生じていることがみられ、一般に車道に比べて歩道の平坦性が悪い。歩道の凹凸をなくすとともに排水性を改

善することが望まれる。嵩上げた歩道の車道とのすりつけ部ではすりつけ勾配を十分緩くとることが必要である。幅員の狭い歩道ではガードパイプなどにより車道と物理的に分離するべきであるが、歩道と車道を同一レベルにして嵩上げしない構造とした方がよいであろう。

③ 横断歩道の段差解消

高齢者や障害者の通行が多い経路にあたる道路の横断歩道においては、歩道と車道の段差を削除するため歩道を切り下げるのではなく、逆に交差点や横断歩道の車道部を歩道のレベルにあわせるようにすりつける構造とすることを検討すべきであろう。

④ 自転車道の整備、自転車通行帯の区分

高齢歩行者にとって、自転車の通行が危険な存在であること、また高齢者自身が車に替えて自転車を利用する傾向があることがアンケート調査で示された。自転車はこのように高齢者のモビリティと非常に関連の大きな交通手段である。自転車交通の安全を図るためには、自転車専用の通行帯を車道や歩道と分離して設置することが望ましい。自転車専用道や、物理的に区分された自転車専用車線を整備することが理想的であるが、路面表示の白線で車道の左端を区分して自転車専用通行帯とすることも検討すべきである。

現状では自転車の無秩序な歩道通行が多くみられ問題になっているが、歩道の自転車通行を認める場合は路面表示などによって自転車の通行位置を明確に示すべきである。

(2) 高齢者歩行ルートの設定と道路構造の改善方策

歩行環境の整備は、歩行者交通量の多い道路から優先的に行うべきであることは当然である。特に老人ホーム、病院など的高齢者の交通が発生集中する施設に連なる道路は優先的に整備しなければならない。従来、歩道整備は広幅員の幹線道路など車道と分離して設置できるところから道路路線ごとに行われており、必ずしも必要性が十分考慮されていないように思われる。また道路の横断構造も歩行者、自転車にとって通行しやすいものとなっていない場合がある。

高齢者のための歩行環境の整備や以下に示す施設の改善は高齢者の主要な歩行経路に応じて重点的に行うべきである。そのため街路網の中に特に高齢者が通行する経路（シルバールート）を設定して、その経路に沿う道路区間を優先的に整備する方策を採るべきである。

そのような主要な歩行経路にあたる道路では歩行者優先性を徹底的に図り、道路の規格や構造に応じて次のように整備することが望ましい。

① 広幅員の幹線道路区間

車道、自転車道、歩道を構造的（物理的）に区分する。車道から沿道の施設への自動車のアクセスをできるだけ規制し、自転車道、歩道を車が横切らないような構造とする。

② 地区街路、アクセス道路の区間

自動車の沿道施設へのアクセス（出入り）を認めるが、歩道と車道の段差をなくす。そのため車道と歩道は同一平面の構造とするが、ガードパイプなどの物理的分離施設の設置や歩行者優先道路として走行速度の低下を図る施設を設置する。また停車帯は必ず歩行空間を確保するように整備する。

3. 高齢者交通のための施設、車に関する改善点

現在の交通機関の各施設や、自動車は平均的な成人を対象として設計されており、高齢者や障害者には利用しにくい点がある。これまでも高齢者交通のための問題点が指摘されているが、アンケート結果で得られた高齢者の声から、個別の交通施設や車に関して改善すべき具体的事項を次に示す。

(1) 道路施設

① 横断歩道

歩道と車道の段差を小さくすることは現状でも行われているが、切り下げ勾配がきつすぎたり、わずかな段差がかえってつまずきやすいことなどから、適切な値を研究し標準を明らかにすべきである。

② 歩行者用交通信号の改善

一般的に待ち時間を短縮するため、交通信号のサイクル長はなるべく短くすべきであるが、歩行速度の遅い人が歩行者青時間内にわたりきれないことが生ずる場合には、高齢者等の持つ発信器や押しボタンに感应して青時間を延長する交通弱者感应信号を設置することが望まれる。また広幅員街路の横断歩道では中央分離帯を広く取り、安全地帯を設置して2回の信号サイクルで横断するようにする方法を検討すべきである。

③ 道路案内標識類

今後ますます高齢運転者が増加することから、高齢者にもわかりやすい十分な大きさの標識に改善することを検討すべきである。

(2) 公共交通機関の施設

① バス停留所

バス停には屋根やベンチを設けることが望まれている。

② 階段の改良

階段には踊り場も含め連続して必ず手すりを設置すること。手すりは金属製でな

く、木製などの冷たくない材質のものが望まれている。また階段の踏面が蹴上げ高に比べて小さい場合が公共機関にもかなりあり、階段の勾配の取り方について改善すべきである。

③ エスカレーター

垂直移動をする勾配区間では交通弱者のためにエスカレーターは非常に有用であり、上り方向だけでなく、下り方向にも設置することが望ましい。高齢者などの乗降を容易にするため、乗降口の平坦面を多くすることや手すり部分を長く取るなどの工夫の検討が望まれる。設置場所や運行時間帯によっては運行速度を遅くするなどの目的に応じた運用を図ることも検討されるべきであろう。

④ 料金表、行き先案内

料金表などの字が小さすぎてわかりにくいという意見は非常に多い。料金表や案内表示板は大きくわかりやすいものに改善すべきであるとともに、ラッシュ時間を除いたオフピーク時間には、有人の出札窓口や改札員を配置すべきである。高齢者が行動する時間帯は主にオフピーク時間であるから、その時間帯だけでも人による案内が望まれ、再雇用職員のパートタイム勤務などが検討されるべきであろう。

(3) 車の改善

① バス

バスのステップの高さを低くすることが強く要望されており、低床式バスが望ましいが、バス停側も含めステップの改善の工夫を検討すべきであろう。その際バスの乗り口と降り口のステップを同じ段数にしてほしいとする意見は考慮すべきであろう。

② 乗用車

自分で運転する高齢者が増加する傾向から、高齢者の扱いやすい車、運転支援装置の開発が望まれる。小型であるとともに乗降のしやすいドアの工夫や、視野、視界について高齢者の特性から再検討されるべきであろう。

③ 自転車、軽車両

自転車は高齢者も多用する乗り物であり、一方、高齢歩行者にとって危険な存在ともなっている。特に夜間の無灯火走行が問題であり、自発光マークや反射材の取り付けを推進しなければならない。自転車交通については車体の問題は大きくなく、その通行方法の秩序化が最大の問題であり、道路の整備に関連してすでに示した通りである。

近年、シニアカーと呼ばれる電動3輪車が高齢者などに利用されてきており、現在は歩行者扱いとなっているがかなりの重量もあり、歩行者との錯綜時の安全性を考えると、補助モーター付き自転車を含めこれらの軽車両の交通上の位置づけを検

討すべきと思われる。軽量で低速度に制限された原動機付き自転車の開発があれば、それも含めて検討されるべきである。

[片倉正彦]

第3節 交通安全教育をめぐる提言

1. 生活構造的視点を交通安全教育に導入するにあたっての運用場面

本プロジェクトは再三述べてきたように、高齢者のモビリティや交通問題を考える場合に、それぞれの高齢者の生活実態に注目し、それを基点に検討が図られるべきだという視点に立って展開されてきた。そこで、高齢者に対する交通安全教育がどうあるべきかを論ずるにあたって、先ず、生活構造的な視点を交通安全教育に導入する際に、どのような運用の場面が考えられるかについて述べてみたい。

(1) 対象者のセグメント

交通安全教育を実施するにあたっては、対象者を絞り、対象者の生活実態や関心に沿ったかたちでそれが行われるべきであることはいうまでもない。したがって、生活構造的な視点は、交通安全教育の対象者をセグメントする際に有効な手段になるはずである。対象者をセグメントし、視点を定めて教育がなされることが重要なのである。そこで次に、セグメントを行う際具体的にどのような指標（要因）が考えられるかを例示してみたい。

① 年齢

年齢は必ずしもダイレクトに生活構造を示す要因とはいえないが、人のライフサイクルステージやファミリーサイクルステージを念頭に置いた場合には、それと深く関わる要因であり、しかも対象者をセグメントする場合に非常に分かりやすく、しかも手近にある指標であることから、セグメントのための重要な指標だといえる。

年齢に視点をあてて対象者をセグメントし、仮に次のような4つの層に分類した場合、それぞれの層に重点が置かれるべき内容として、例えば次のようなことが考えられると思われる。

- (a) 若年層・中年層～かれらは高齢者ではないが、高齢者の交通安全という観点からすれば、かれらに高齢者の意識や行動の特性を自分たちの現在とつながった問題として意識させること、自分たちもやがては高齢者になるという事実を認識させることが重要である。しかもそうした視点のうえに、高齢者の立場に立って現在の交通実態を見る態度の養成が重要である。
- (b) 高齢者予備軍（50～64歳）～高齢期への準備ということが重要なポイントとなる。定年退職後、仕事を引退した後の人生をどう描き設計するか、そしてその中

で自分が交通とどうかかわるかを考えてもらうような教育が必要とされる。現在、労働省の積極的な指導のもとに、多くの企業で行われている「退職準備教育」と関連させながら、この種の教育を実施していくのも有効だと考える。

- (c) 前期高齢者（65～74歳）～後期高齢者に対する交通安全指導の役割を演じてもらうことが重要だと考える。指導者として交通安全活動に参加する場が提供されることで、かれら自身を安全に動機づけることができることもねらいの一つである。また、高齢者の目線でみた交通環境整備の提案者として、積極的に地域社会の交通安全活動に参加してもらうことも期待される。
- (d) 後期高齢者（75歳以上）～身体的機能の低下を客観的に受け止め、そのことによる危険性を認識してもらうことが重要である。特に、高齢者の歩行中の事故や、自転車・原動機付自転車などの乗用中の事故の防止について十分教育することが重要であり、そのためには反射材の使用など安全性を高める工夫も要請される。また、高齢ドライバーに関しては、自分の運転能力を頻繁に検査する機会を増大し、危険だと感じたら自ら運転をやめることの必要性を認識してもらうことも重要である。

② 性別

性別の違いによって、社会的な役割や機能が異なることは本来望ましいことではないが、現実の問題として男性の高齢者と女性の高齢者の間には、事故パターン、交通行動、交通意識等さまざまな場面で違いが見られることも事実である。そうしたことから、交通安全教育のある場面では、性別を対象者のセグメントの指標とすることも考えられる。

なお、性別特性による交通安全教育のあり方については、次節において別に論ずることにしたい。

③ 家族形態パターン

この指標に関しては第2章で詳しく論じたので、重複は避けたいが、家族形態パターンに視点をあてて対象者をセグメントし、仮に次のような5つの層に分類した場合、それぞれの層に対して重点が置かれるべき内容として、例えば次のようなことが考えられると思われる。

- (a) 一人暮らしの高齢者～高齢者に対する交通安全指導を目的としたシルバー・リーダーによる個別訪問や、病院の医師や福祉センター等での働きかけが交通安全教育の手法としては有効かも知れない。
- (b) 配偶者を亡くし、子供夫婦と同居している高齢者～シルバー・リーダーによる個別訪問や、病院の医師や福祉センター等での働きかけ、更には家族からのすすめが交通安全教育の手法としては有効かも知れない。

- (c) 夫婦とも健在な高齢者～自らボランティアとして高齢者の交通安全指導を行うケースも含めて、高齢者仲間での積極的・参加型的な交通安全教育が有効な層であると考えられる。
- (d) 子や孫と同居している高齢者～家族によるすすめも含めて、3世代によって相互補完され、また、より高度に統合化されるような交通安全運動が有効であろう。
- (e) 老人ホーム等に居住する高齢者～交通安全教育が、ホーム活動のなかに組み込まれて展開されることが望ましい。

④ 免許取得状況

対象者をセグメントするにあたっては、免許取得状況も有効な要因になることが予測される。免許をもっていない者に対しては歩行者・自転車利用者・自動車同乗者としての教育を、原付免許保有者にはそれに加えて原付乗用者としての教育を、また普通自動車免許の所有者には高齢ドライバー教育とともに、運転技能の自己判定の機会を設けるべきであろう。また、免許を保有していても運転することをやめた高齢者には、その代替として利用している交通手段の教育を十分行うべきなのである。

⑤ 余暇パターン

高齢者を余暇の楽しみ方のタイプで分けて、それをもとに交通安全教育をおこなっていくのも一案である。休養・休息型、室内余暇型、外出型、スポーツ・旅行型等がセグメントする際の指標として考えられる。

⑥ 人生へのモラル

余暇のパターンとも関わるが、高齢期をポジティブに生きていこうとしているタイプか、それともネガティブなタイプかで高齢者をセグメントし、それに見合ったかたちで教育が行われることも有効である。ポジティブなタイプには、交通教育の指導的な役割を演じてもらう機会を提供することが、安全意識を高めるために有効だと思われる。また、ネガティブな高齢者には、交通安全教育への参加をどう動機づけるかを積極的に検討していくことが重要である。

⑦ 不安と満足のパターン

生活に対する満足度と孤独感をもっているかという点を組み合わせると、「生活満足・孤独感なし」、「生活満足・孤独」、「生活不満・孤独感なし」、「生活不満・孤独」の4つのタイプができる。昨年度の調査によると、その中で「生活不満・孤独感なし」のタイプが交通行動において一番危険なタイプの高齢者であることがわかる。そのタイプの高齢者をどう探しだし教育するかが問われている。

⑧ 外出のタイプ

今回実施したアンケート調査によると、外出をめぐるタイプとして高齢者は、目

的なくとも外出したいタイプ (21.1%)、無目的な外出は避けたいタイプ (65.2%)、外出を嫌うタイプ (13.3%) の3つに分類できそうである。それぞれのタイプ別に教育内容を変えていくといったことが必要であろう。

(2) 教育内容

既に対象者のセグメントの部分で述べたことであるが、対象者をセグメントすることの最も重要なねらいは、相手をセグメントした上でそれらの特性をもった人に対して最もふさわしい教育内容を提供していくことにある。

(3) 教育手法

これも既に述べたことであるが、生活にポジティブな人にはリーダーの機能を与え、ネガティブな人には戸別訪問等、高齢者をその生活構造に注目して分け (セグメントし)、その特性に応じて教育手法を変えていくことも必要である。

(4) 動員手法

対象者をセグメントすることの有効性については述べてきたのであるが、最も難しいのはそれに該当する人々をどうやって探し出し、動員をはかって行くかということである。このことについては今後十分に検討される必要がある。

2. 性別特性による交通安全教育のあり方

(1) 教育内容

一般論としてまず、交通安全教育の内容を対象者の性別によって変える、ということがあろう。これはいうまでもなく、交通事故の内容が前期高齢者と後期高齢者ということだけではなく、性別によってずいぶん異なるということによる。

また、事故内容だけでなく、交通行動に男性と女性とで大きな違いがあることも、教育内容を変える理由として注目すべきである。具体的には、自動車を運転して出かける、自転車に乗って出かける、通勤や仕事に出かけるといったケースは女性よりも男性の方がずっと多いのに対し、徒歩で出かける、家族の運転する車で出かける、日用品の買物で出かける、親戚や友人の訪問に出かける、通院で出かける、外に出ないといったケースは、女性の方が男性よりもずっと多いのである。

(2) 動員方法

高齢者の家族構成をアンケート調査の結果で見ると、男性高齢者の82%は妻がいるが、女性高齢者の50%は夫がいない。したがって、男性高齢者を中心に交通安全教育を呼びかけたのでは、夫をなくした女性高齢者が抜け落ちてしまう。

また、自由時間の過ごし方も男女で差がある。新聞・雑誌・週刊誌を読む、読書・学習活動、ゲーム・ギャンブル、スポーツ、旅行・ハイキング・釣り等に関しては、男性の方が女性よりもずっと積極的であることがわかったし、ひとりのできる趣味や

遊び、演劇、音楽会、ショッピング、散歩などに関しては女性の方が積極的であることがわかるのである。このことは、高齢者が置かれた状況によって、友人関係や社会参加の場が異なり、交通安全教育への動員のルートも男女で違えた方が有効かも知れない。

また、例えば「あなたは近所の方と次のようなことをしていますか？（複数回答）」という質問に対して、「はい」と答えた者を男女で比較すると表3-3-1のようになり、近所付き合いの内容に関しては女性の方が明らかに高い。

表3-3-1 近所付き合いの内容

	男性	女性
お茶や食事を一緒にする	24.2% <	51.5%
趣味を一緒に楽しむ	21.9 <	29.7
相談ごとをする	11.5 <	17.2
家事を助け合う	2.0 <	4.1
病気の時などに助け合う	12.2 <	18.3
物をあげたりもらったりする	43.0 <	66.2
外で立ち話をする	43.4 <	63.3
会った時に会釈する程度	56.8 >	39.3

こうしたことから、地域密着型の交通安全教育が高齢女性には有効かも知れない。それに対して、高齢男性は職場の人間関係を退職後も引きずっており、企業OB会などを通じての教育も考えられる。

老人クラブ等に参加している高齢者は、そうした組織を通じて交通安全教育の場に動員することが可能であるが、一番難しいのは老人クラブ等に参加していない、いってみれば未組織高齢者への交通安全教育をどういう場で行っていくかという点である。アンケート調査の結果から、そうした未組織高齢者への交通安全教育で有効だと答えた者の比率を性・年齢で示すと表3-3-2のようになる。

高齢女性に関しては、医師によるすすめや、高齢者仲間からのすすめが有効かも知れない。

表3-3-2 未組織高齢者への交通安全教育で有効なもの

(単位：%)

	男 性			女 性		
	55～64歳	65～74歳	75歳以上	55～64歳	65～74歳	75歳以上
地域の交通安全指導員の戸別訪問	26.2	23.3	31.2	25.2	17.4	21.4
婦人警官等による個別指導	10.6	6.7	6.5	10.5	10.8	7.6
病院の医師等からのすすめ	6.4	7.4	6.5	7.0	6.6	12.4
高齢者仲間からのすすめ	14.2	26.4	21.7	19.6	29.3	24.8
家族からのすすめ	16.3	11.0	15.2	14.0	16.8	16.6
小・中学生からの手紙によるすすめ	4.3	6.1	2.9	4.2	3.0	2.1
市役所等の窓口での働きかけ	16.3	16.0	10.1	15.4	12.6	11.0

(3) 交通安全教育の受講経験と参加の意思

交通安全教育の受講経験（免許更新を除く）をアンケート調査の結果から高齢者の性・年齢別に見ると表3-3-3のようになり、「受けたことは一度もない」とする回答が、とりわけ女性で多くみられる。高齢女性を交通安全教育の場へどう動機づけるかが重要な課題であることがわかる。

表3-3-3 交通安全教育の受講経験 (単位：%)

		最近受けた	2～3年前に受けた	かなり前に受けた	受けたことは一度もない	DK
男性	55～64歳	11.3	5.0	29.8	52.5	1.4
	65～74歳	10.4	9.8	21.5	57.1	1.2
	75歳以上	7.2	4.3	22.5	65.2	0.7
女性	55～64歳	2.1	2.8	14.7	76.9	3.5
	65～74歳	0.6	1.2	10.8	85.6	1.8
	75歳以上	0.7	2.8	5.5	86.9	4.1

そこで、交通安全活動への参加意思をアンケート調査の結果から高齢者の性・年齢別に三つのケースで見ると次のようになる。

①多数の人を集めての講習や映画会 (表3-3-4)

この方式に慣れているせいか、高齢女性もかなり参加意欲が高いことがわかる。

表3-3-4 多数の人を集めての講習や映画会への参加意思 (単位：%)

		ぜひ参加したい	機会があれば参加したい	合計
男性	55～64歳	7.8	+	50.4 = 58.2
	65～74歳	11.7	+	49.7 = 61.3
	75歳以上	8.7	+	39.1 = 47.8
女性	55～64歳	9.1	+	44.8 = 53.8
	65～74歳	9.6	+	44.9 = 54.5
	75歳以上	13.1	+	32.4 = 45.5

②小人数で実際に体験して行なう交通安全教育 (表3-3-5)

いわゆる参加型・体験型のこの方式になると、後期高齢者、なかでもとりわけ女性が参加意欲が少ない。こうした方式に慣れていないということが最大の原因だと思われるので、女性高齢者にもそうした機会が積極的に与えられるべきであろう。

③地域の交通安全に役立つような提案や働きかけ (表3-3-6)

実践型・提案型ともいべきこの方式が、ある意味では本当の参加方式といわれるべきものであるが、とくに女性後期高齢者の場合には、慣れていないせいか、参加意欲が少ない。後にも述べるように高齢者予備軍（55～64歳）のリーダーシップに期待しなければならない。

表 3-3-5 小人数で実際に体験して行う交通安全教育への参加意思 (単位：%)

		ぜひ参加したい	機会があれば参加したい	合計
男性	55～64歳	8.5	+	51.1 = 59.6
	65～74歳	8.6	+	42.9 = 51.5
	75歳以上	5.8	+	37.7 = 43.5
女性	55～64歳	4.9	+	48.3 = 53.1
	65～74歳	7.2	+	41.3 = 48.5
	75歳以上	4.1	+	26.9 = 31.0

表 3-3-6 地域の交通安全に役立つような提案や働きかけへの参加意思 (単位：%)

		ぜひ参加したい	機会があれば参加したい	合計
男性	55～64歳	10.6	+	52.5 = 63.1
	65～74歳	6.1	+	42.3 = 48.5
	75歳以上	7.2	+	31.2 = 38.4
女性	55～64歳	7.0	+	42.7 = 49.7
	65～74歳	4.2	+	37.1 = 41.3
	75歳以上	4.8	+	22.8 = 27.6

(4) 高齢者の実態を他の年齢層に知らせるための教育

高齢者が外出時に困っていることを、アンケート調査の結果から指数（指数=いつも困っているを+2、困る時があるを+1として、これに比率をかけて足したもの）で見ると、表3-3-7のようになる。

女性高齢者が外出時に悩み多き人たちであることがわかる。これが、彼女たちを外出嫌いにさせているのかも知れない。高齢者以外の年齢層に高齢者の悩みを知らせる教育が大事である。

表 3-3-7 外出時に困っていること (単位：%)

	男 性			女 性		
	55～64歳	65～74歳	75歳以上	55～64歳	65～74歳	75歳以上
歩くのがつらくて	16.3	21.6	60.2	23.1	44.3	90.4
階段や歩道橋の昇り降りがきつくて	29.8	45.9	80.5	44.1	86.9	118.6
ベンチ等ちょっと座れる場所がない	27.6	30.3	53.5	28.7	61.1	84.2
横断歩道を青のうちに渡りきれない	5.7	8.6	36.9	5.6	22.2	47.6
歩道がなくて	39.6	49.0	58.7	39.2	55.7	68.3
雨の日など道路が滑りやすくて	42.5	46.1	53.6	39.9	53.3	78.7
歩道の段差につまづくことがあって	26.9	34.3	63.8	37.8	67.1	84.2
自転車に乗れないで	8.5	4.9	14.5	10.5	24.6	39.3
車・バイクの運転ができなくて	9.9	16.7	15.2	23.1	36.3	27.0
バスの本数が少なくて	32.5	31.8	34.7	33.6	46.7	42.8
電車の本数が少なくて	21.2	14.1	12.4	11.9	21.0	22.8

3. 高齢者に対する交通安全教育の具体的提案

それでは、以上の記述を前提に、高齢者に対する交通安全教育の具体的な提案を、高齢運転者対策と非運転者対策に分けて、いくつか述べてみたい。

(1) 運転者対策

高齢運転者対策に関しては、既に国際交通安全学会で行った「高齢ドライバーの人的事故要因に関する調査研究」（プロジェクトリーダー：鈴木春男）の報告書そのⅢ（平成5年3月）で詳しく述べられているので、ここでは項目とそのエッセンスについてのみ、ふれることにしたい。高齢ドライバーに対して実技教育を行うことは当然必要であるが、それ以外のものについて次のようなものが考えられる。

① 更新時講習における「高齢ドライバー研修コース」の設置

高齢運転者に対しては、免許更新の期間をあまり長くせず、自己診断を基本にチェックの機会を多く設けることにする。そこでは、次のような手順で自分の運転能力を判定する機会を設ける。

自己診断票配布→回答記入→自己採点→診断票配布→自己判定（自己診断）
→パターン化→アドバイス用紙配布

② 地域シルバー・ドライバー研修

交通関係指導者をリタイアした人を、シルバー・ドライバーズ・リーダーとして育てる。小グループによる問題解決型の教育、安全への動機づけを目標にした参加型教育を目指す。

(a) 自己診断質問票を使った教育

シルバー・ドライバーズ・リーダーを中心に、地域の高齢ドライバーを集め、自己診断させながら、安全運転教育を行う。そこでは、次のような手順で自分の運転能力を判定する機会を設ける。

自己診断質問票配布→回答記入→自己採点→結果を相互発表（他者との比較で自己の欠点把握）→お互いに注意すべきことをディスカッション（安全に向けてともに学びあう）→指導員によるパターン化→ディスカッションのなかで出てこなかった安全運転補助法の説明

(b) 草の根型交通安全教育

地域の交通環境改善に対し、提案者の役割を演じてもらいながら、安全に向けて動機づけを行っていかうとするもの。

(f) ボランティア活動

(g) クラブ対抗高齢ドライバー安全運転コンテストの開催

(2) 非運転者対策

① ネイバーフッド・ウォッチの日本版

米国アラバマ州タスカルーサ市には、ネイバーフッド・ウォッチという大変興味深い制度がある。一人暮らしや老夫婦で暮らしている高齢者のところへ、週に1～2度、幼い子供たちがグループをつくって、お年寄りが元気に暮らしておられるか、何か自分たちでお役に立つことはないかと訪問する、一種のボランティア活動である。子供たちにボランティア活動の重要性を教えるよい機会にもなるし、お年寄りにとっても心のなごむ大変すばらしい制度である。お年寄りたちは子供たちが訪ねてくれるのを楽しみにし、ちょっとした用事を頼んだりお茶をご馳走したりしている。

ところで、この制度のすばらしさはさらに別のところにもある。何故なら、この制度が、訪ねてくる子供たちと訪ねられるお年寄りの双方の交通安全に役立っているからである。というのは市の婦警さんたちが、あらかじめお年寄りを訪問し、「今度子供たちがボランティアとして訪ねてくることになった。ただ、その際皆さんは単なる受益者として、子供たちから恩恵を受ける立場だけで満足できるか」と問いかけ、それに対して「子供たちに何か逆に提供できるものがあれば、是非提供したい」という高齢者の反応を受けて、婦警さんたちはお年寄りに子供たちの交通安全教育を依頼するのである。「子供たちが訪ねてきたら、横断歩道をちゃんと渡ったか。信号は無視しなかったか、など聞いてもらうだけでも随分子供たちの安全に役立つはず」と高齢者を動機づけ、「ただ、子供たちに間違っただけのルールを教えてしまったら困るので、皆さんも勉強して欲しい」と、やさしいルールブックを置いていくのである。お年寄りに、子供たちへの教育という積極的に参加する場を与え、それによってお年寄り自らを教育していくという見事なシステムなのである。

今回のアンケート調査では、孫と同居している高齢者の場合には、教育機会への参加が家族からのすすめによってなされると考えている者が多いことから推定して、子供たちとかかわりながら交通安全への動機づけを行うことがかなり有効だと思われる。なお、滋賀県の三世代による交通安全運動の展開などは参考になる。

② シルバーズ・地区交通安全カルテ

これも、参加型・実践型交通安全教育の提案であるが、もの言う高齢者になってもらうという提案である。医師が患者のカルテを書くように、地域の住民が地域の交通環境の改善提案を「地区交通安全カルテ」として提案するといった制度は、宇都宮市で行われているようなものがあるが、それと同じ趣旨で、高齢者の目線から

の提案をしてもらい、それをもとに道路、施設、設備、ルールなどを改善していくことで、高齢者にやさしい交通社会をつくることをねらうが、いまひとつのねらいはそれによってかれら自身を交通安全に向けて動機づけていくことにある。人生へのモラルの高い積極的な高齢者、年齢的にみた場合には主として前期高齢者にこの役割を演じてもらうのはどうであろうか。

③ シルバーによるシルバー教育

高齢者といっても比較的元気な、前期高齢者の人たちに後期高齢者への教育・安全指導を行なってもらったかどうかという提案である。企業で退職後の生きがい確保を目的に行なわれている退職準備教育の制度を利用して、そうした運動の核を育てることが可能のように思う。例えば、同じ高齢者（前期高齢者）から、「自分たちも反射材を着けるので皆さんも…」といわれた場合には、それ程抵抗感がなくそれを受け入れるのではないか、というのが一つのねらいである。

それと同時に、そうした指導的な役割を演じることが、前期高齢者自体に反射材着用を動機づけることになる。個別訪問なども含めて、従来のシルバー・リーダーよりもっと地元密着型の役割に期待したい。

④ 医院での指導（福祉センターでの指導）

医院での場合には、特に軽症で定期的に通院してくる高齢者などを中心に、交通安全教育が実施できないであろうか。もちろんこの場合には、医師会の協力が得られることを前提にしなければならないが、たとえば配偶者をなくされた高齢者など、安全教育に関心のない高齢者をつかむのに適していると思われる。診療や薬の長い「待ち時間」を利用しての効用は大きいのではないか。

専門家の出前方式の教育ももちろん有効だが、テレビ番組のかわりに交通安全ビデオを待合室で流したり、交通安全ポスターやちらしを貼ってもらうといった簡単なことでも効果は出るはずである。あるいは、医師や看護婦による交通事故のケガの話や、患者さんとして運びこまれた人のケガの実態を話してもらうことも効果が大きいと思う。

⑤ 高齢者の手による地域危険マップの作成

地域のお年寄りの手で、危険体験をもとに危険マップを作成してもらうという提案である。小学校区程度を範囲とし、その地域に居住する高齢者に呼びかけ、集まって危険体験、見聞きした事柄をもとに話し合ってもらう。その上で、あらかじめ配布された白地図上に危険箇所を書き込んでもらう。

それを、市町村単位ぐらいで集め、危険マップを作成し高齢者に配布する。また実際の事故マップと照らし合わせたものも配布して、よく理解してもらう。高齢者の地域交通安全に対する関心を深め、提案にも結びつけていってもらうことがねら

いである。

⑥ 高齢者の手による高齢者用「交通安全ガイドブック」やビデオの作成

危険マップを手始めにして、最終的には自分たちで自分たちのための「教科書づくり」や「ビデオづくり」が行われていくというのが理想である。教科書が与えられたものではなく、自分たちの手で自分たちの安全を考えながら作られていくということがあれば素晴らしい。もちろんそのためには、データ提供や、そのモデルを提示するなどの仕掛けが必要であることはいままでもない。

[鈴木春男]

第4節 高齢者を阻む壁とその対策

1. 高齢者と若者との共通する利害

1994、95年の2年間に計4回、武蔵野女子短大の学生約600人に、街へ出て高齢者を阻む壁を見つけるというフィールドワークをしてもらった。

この作業について説明したときに、学生から質問が出た。「若者に、高齢者への関心を持たせるためですか？」。

「必ずしもそうではない。むしろ君たちと高齢者との間に、共通する利害があることを発見してもらいたいのだ」と私はいった。「高齢者にとっての壁は、それを低くできれば、若者にとってもいいことになる。たとえばバスに乗るとき、40cmも高さのある第1ステップは、若者でさえ無意識のうちにはずみをつけて乗っている。この高さが20cmになり、15cmになり、やがて平らになれば、君たちだって楽になる。君たちと高齢者との共通する壁が街には沢山あるのだから、自分達のためでもあるという気持ちで探して欲しい」。

学生諸君は具体的にいろいろな壁を探してきてくれた。中には私が見逃していた細かな問題もあった。たとえば、

○ 駅の切符売場で観察をしてきた学生からは、こんなことを教わった。

これまでの自動販売機は、運賃をいれる穴が垂直面にある上、高さが120cmから150cmあった。そのために、お金をいれるときに落す人がいた。ここ数年来増えてきた新しい自動販売機は、お金をいれる穴が斜面につき、高さも90cmに下がった。その上切符も釣銭も手前の方に出て来るようになった。私などは進歩だと評価していた。

しかし学生の観察によると、前の販売機に慣れた高齢者にとっては、新しい機械は使い勝手がわからない人がいて、30分間に3人が、立っていた彼女に聞きにきた。また高いところに掲示してある運賃表が読めず、彼女に読んでくれといった高齢者が4人いたという。「こんなに困っている人が多いのに、なぜ駅員を配置しないのだろう」

と、学生は書いていた。

- 駅のエスカレーターで観察していた学生は、高齢者は踏み板に足をかけるタイミングが1秒半ほどずれる。恐いからだろうといい、てすりのベルトをもっと手前からつけるべきではないかと書いてきた。
- バス停では時刻表を読むのに苦労している高齢者を見て、時刻表の高さや字の大きさを、関東バスは何mm角、都バスは何mm角と克明に測ってきた学生もいる。
- バスに乗るのにステップに両手をついて昇る高齢者を見た学生は、停留所でしゃがんだり、植栽マスに腰を降ろしてバスを待つ高齢者のことも細かに観察して、バス停にベンチは不可欠と提案した。
- 店舗で観察をした学生が何人もいた。陳列棚やカウンターが高齢者には高すぎて、品物の受渡しや、お金のやり取りを難しくしているという指摘だ。中には店でアルバイトをしている学生もいて、こんなことをいっている。「年寄りはおもたしている、じれったかったのだけれど、客観的にその姿を見て、店の構造に問題のあることがわかった。これからは、そのことを念頭において、高齢者に接しようと思う」と書いた。
- 「おばあさんの六本木」といわれる巣鴨・とげ抜き地藏商店街に出かけたグループもあった。つぎのようなレポートがあった。
 - ・ 品物の値段が他の街と違って大きな字で表示されている。
 - ・ 試着室まで行かずに、店員がぐるっと高齢者を囲んでそこで試着が出来るサービスをしている店があった。
 - ・ 消費税を取らない店もあった。これは安くするためではなく、消費税をプラスすると細かな端数が出て、高齢者はそのやり取りに時間がかかるという理由だった。
 - ・ 店主の考え過ぎの結果の失敗談を取材してきた学生もいる。ある料理店が、高齢客は畳がいいだろうと考え、奥に日本間を作った。ところが高齢者たちは誰も利用しない。みんなイス席を選ぶ。畳に座ることが、いまの高齢者には辛くなってきていることが分かったそうだ。
 - ・ とげ抜き地藏の境内には、ベンチが湾曲させて幾つも並べてあり、高齢者たちが、顔を見ながらおしゃべりをし合える雰囲気を作っていると報告している。
 - ・ 学生諸君は、高齢者にインタビューもしている。ある婦人は「チョコレートパフェが食べたいのに、この街にはその店がない」といった。
 - ・ 本屋が1軒もないことと、クスリ屋は10軒あることも合わせてレポートしていた。
- 駅で観察していた学生の報告の中に、「巣鴨の消費税抜き」商店と思い合わせると合点の行く高齢者の行動があった。駅での観察によると高齢者たちは総じて、一度にいくつもの動作が出来ない。たとえば切符売場でお金を出すとき、袋を片手で持ったまま、中の財布からお金を取り出すことが出来ない。袋を販売機の手前に置ければそこ

に、置けなければしゃがんで足元におき、財布を取り出す。その上でお金を出す。切符を受取ったあとは、またしゃがんで袋に財布を入れる。うしろに並んでいた人たちは、待ちきれなくて何人かほかの券売機に移っていった。

- 学生には、観察だけではなく高齢者にインタビューもしなさいとっておいた。何人もの学生が、出会った高齢者に話し掛けている。嫌がって逃げる人は一人もいなかった。井の頭公園のベンチに腰かけていた高齢夫妻に話しかけた学生は、最後に夫妻が「若い人とお話が出来て、きょうはとても幸せだった」といつてくれたと報告している。

これらの観察結果の細かな整理はまだすんでいないが、この中から実際に社会に提案できるデータがいくつも出て来ると、私は考えている。

2. 高齢者疑似体験（インスタント・シニア）とその結果

短大の諸君の観察レポートとは別に、武蔵野女子大学人間関係学科学学生有志30人を含む40人には、1995年秋の学園祭で高齢者の疑似体験をしてもらった。

高齢者疑似体験プログラムは、カナダ・オンタリオ州政府とトロント大学とが共同開発し、実際に建築やまちづくりに活かされているという。日本では財団法人『日本ウェルエージング協会』が実施権を持っている。プログラムの目的は、健康な人々に、高齢者のハンディを味わう様々な負荷をかけて行動してもらい、高齢者の心理生理にとって、社会のどこにどんな壁があるかを疑似体験によって発見し、高齢者がおかれている環境の問題を理解してもらうことである。

事前にウェルエージング協会から担当者がきて、キャンパス内をどういう経路で歩かせ、何を体験させるかをデザインしてくれる。これをチャレンジリストと呼ぶ。チャレンジリストの体験場所は共通でも、一ヶ所への集中を避けるために、ルートは数種類が用意される。当日は、それぞれの体験者が、疑似体験のための装具を身に付け、チャレンジリストを一人ずつ渡されて、そこに書かれたルートにしたがって歩き、壁を実感して行くのである。

(1) 疑似体験の装具

装具を、体の上の方から順に紹介しておこう。

- ①特製のゴーグルを目に掛ける。白内障の状態となり、色の識別がしにくく、また視野が狭くなる。
- ②耳栓をする。
- ③腕の関節が曲がりにくいように、両肘に空気入りのサポーターを巻く。
- ④利き腕の手首に1kgの重りをつける。
- ⑤握力、指先の感覚を低下させるために、両手にビニールの手袋を二重にした上で、

階段で2階のジュース自動販売機コーナーに昇る。紙パックジュースの機械で次のことをする。小銭を入れ、取消しレバーを回し、釣銭口から小銭を取る。次に好きなジュースを買う。

踊り場にある水飲み器で水を飲む。

階段で1階に降り、身障者用トイレに入り鍵を掛ける。鍵、手摺り、水栓のデザインなど、中の使い勝手を試してみる。

ホールを出る。

- ③ホールに隣接するむさしの館の売店に行く。パンフレットコーナーへ行き、「MUSASI KOGANEI DRIVING SCHOOL」のパンフレットを開く。入所資格の項目を見る。運転に必要な視力を確認する。そのほか各種のパンフレットを見て、見やすい色の組合せ、見にくい色の組合せや文字の形、大きさを確かめる。

売店を出る。

- ④6号館へ行く。銀行のCD機の画面を見て、残高ボタンを押し、取り消す。

トイレに行く。和式トイレに入り鍵を掛ける。便器に深くしゃがみ、立ち上がる。荷物置き位置、トイレ内の広さ、明るさを確認する。

階段で地下の食堂へ行く。公衆電話で週間天気予報を呼び、10月22日の降水確率を聞く。

エレベーターで5階に行き、人間関係研究室に入る。本棚から『ファシズムの大衆心理』を探す。『現代用語の基礎知識1994年』を取り出し、目次から「高齢者住宅」を探し、何ページかをメモする。

(3) 疑似体験の結果

体験した学生にレポートを書いてもらった。項目別に要約を紹介しておこう。

① グリーンホール

(a) 階段

ホールの階段は、黒い石で造られているので、ゴーグルを掛けた目には、蹴上げと踏み面の境界がわからず恐かったという学生が多かった。「ことに大きなガラスを通して日光がさし込んでいる時は、滑り台のように見えて、降りるのが恐かった」と書いた学生もいた。有名建築家の建物には、意匠は面白くても、利用者の安全や使い勝手の悪いものが少なくない。このホールもあらためてそのことを教えてくれた。

(b) 通路

またこのホールへのアクセス通路のデザインの悪さを次のように指摘した学生もいた。「現代的なデザインの素敵なグリーンホールへの通路の歩きにくさは、キャンパスの中で一番危険だし不親切だ。松の柵や砂利の柵によってやたらに右

左折を強いられる。杖をついていても恐かった」。

(c) 指、腰の不自由さ

自動販売機ではジュースを買うための小銭が、財布の中からはなかなかつかみだせなかった。手袋で感覚が鈍り、テープで巻かれて指の自由がきかなくなっていたからだ。またジュースの取り出し口が低くてしゃがむのが大変だった。

学生の中に現役の看護婦が何人かいる。その一人が次のようなことを書いている。

「私は看護婦の立場から高齢者の性質をすこしは理解しているつもりだった。高齢患者に投薬するとき、『この薬とこの薬を』というように数種類を渡すことが多い。一人一人に渡しているのだし、白、赤、黄などの色分けをされているのだから、一粒が小さくても分かるだろうと思っていた。ときどき上手に服用できない患者もいて、高齢者は指先が不自由だから仕方がない程度に考えていた。しかし疑似体験でコインやテレホンカード、ペンなど、薬よりずっと大きなものでも、上手に扱えないことを知り、薬の粒をつかむのは高齢者にとって、大変なことなのだと思った」。

② 売店

(a) 字が小さい

売店では、パンフレットのほかに、シャンプーやリンスの値段を調べるようになっていたが、ゴーグルをかけた目では、字が小さくてシャンプーやリンスの区別もつかずまた値段も読めない学生が多かった。

③ 6号館

(a) 配色

銀行のCD機の液晶面の字が、地の色と区別がつきにくいし、エレベーターのボタンの数字の色が、ボタンの色（濃いグレー）と同系色で分かりにくい、という指摘が少なくなかった。人間関係研究室の書棚の本、『ファシズムの大衆心理』も背表紙の文字と地色の配色の悪さで、ほとんどの学生が見つけれなかった。中にはゴーグルを外して探した学生もいる。『現代用語の基礎知識』は、高齢者には重すぎる上に字が小さすぎるという指摘があった。

見にくい色の組合せは、6号館以外にもあちこちにあった。案内板にも、商品にも。ある学生は「高齢者が駅などで、おどおどしているのはここらにも原因がないか」といっている。

(b) トイレ

6号館では和式トイレに入ってもらった。つかまるどころがなく、しゃがみにくいという指摘の他に、ドアのコート掛け位置が高齢者には高すぎる、杖を立てかけるところがないと、何人もが報告している。「杖を何度も立てかけては倒し、

捨うのに大変な思いをした」と書いた学生もいる。杖を置く場所がないのは電話ボックスも同じだった。トイレに緊急ブザーがないという指摘もあった。グリーンホールの身障者用トイレにもそれはない。

- ④ 学生たちは約1時間かけてキャンパス内を歩き、20項目のプログラムをこなし、階段を昇って3階の控え室に帰って来た。体験全体を通して感じたことが色々あった。

(a) 孤独感

「ゴーグル、耳栓で、閉ざされた思いになり孤独感を感じた」。「相手の声が聞きにくいので会話が困難になり、自分から人に声を掛けるのも億劫になった。目や耳の不自由な実際の高齢者は、それゆえに閉鎖的になり、とても孤独だと思う。高齢者にこちらから積極的に声を掛けることが大事だと思った」。

(b) イライラ

「アルバイト先で自分のレジに高齢者が並ぶことを嫌がったり、お金を出そうとしてもたつく高齢者にイライラしたりしていたことを、恥ずかしく思い出した」。「バイト先のサラダ売場にも、高齢者が沢山見える。忙しいときに値段を何度も聞き返されると、笑顔もひきつってしまい、無愛想な態度を取っていた。ところがビデオを見て、日常私たちが何気なく行っている動作が、高齢者にとってはどんなに大変なことかを知った。体験後の私は、自分でも驚くほど店頭での高齢者に対する態度が変わった」。

(c) 街づくり

「日頃から駅や街のつくり、一体どうしてこんな階段ばかりの無神経なつくりにしてしまうのかと疑問をもっていた。疑似体験をしてみて、あらためてこれほどまでに大変なのかと腹が立つと同時に、武蔵野女子大も例外ではないことが分かった」。「街づくりも見掛けだけでは駄目だ。それを疑似体験で知った。高齢者が不自由なことは知っていたが、どんな点で、どのように行動しにくいのかは体験しなければ分からない」。

「案内板や通路、階段などが、デザインばかりが強調されて、様々なハンディを負う利用者の角度から、使いやすさを考えたという痕跡がまったくないことに気づいた。なぜこんなにも不自由な体の人に使い勝手の悪いデザインがされているのだろうか。街づくりや物のデザイナーが、若い年代層から中年層の手で行なわれているからではないか」。

「不具合なものを、きょうまで生んできたのは、その道の専門家の『想像力』の欠如ではないか。『優しさ』も『思いやり』も『想像力』である。最先端の技術以上に、まず心の中に豊かな想像力を育むことが先決ではないか」。

「こんどの体験をしてみて、高齢者にとって外出がいかに冒険であるかを痛感した。恐かったのは微妙な小さな段差だった。都市計画の関係者にこの疑似体験をぜひ薦めたい。新しさを競うあまり、安全性や使いやすさを欠いてきた傾向がある」。

「街も変わっていくと思うが、高齢者が一歩も出たくなくなるような街には変わって欲しくない」。

「『For Him』ではなく、『Together With Him』の心が街づくりにも必要だと思う」。

「『おばあさんの六本木』と呼ばれる巣鴨に行った。どの店の店内にも椅子があった。掲示、メニュー、値段などが、飾り気なく大きくシンプルに書かれている。すべての街に巣鴨のような配慮が必要だと思った」。

(d) 重りを外す

「階段の昇降はほとんど拷問に近く、恐怖さえ覚えた」。

「体験中、特に恐かったのは視界の悪さ。ふだんの私の何気ない行動は視力の支えによる自信から来るものなのだと痛感させられた」。

「今度の体験で一番心に残っているのは、ウェルエージング協会の方が『あなたがたは装具を外せるからいいよね』といった言葉だ」。

「控え室に帰ってすぐ重りを脱ぎ捨てたが、その重りを脱ぎ捨てられない高齢者が大勢いるのだと思った」。

「体験を終わって取り外せた重りも、いつかは取り外せない日が来る」。

これらが学生諸君の疑似体験をした感想だった。

3. 武蔵野市の高齢者の行動調査から

(1) 調査の目的

調査の目的は、土屋武蔵野市長の依頼を受けて「武蔵野市市民交通システム」を作る作業の基本データをつかむためであった。調査は1991年から92年にかけて行なった。

「武蔵野市市民交通システム」といいながら、私たちが調査対象を高齢者にしぼったのには理由がある。武蔵野市の抱える様々な交通問題を、個々にかつ総花的に扱うことに疑問を持ったからである。それよりも高齢者の周辺に視点を絞って、それを深く追求することによって、諸問題に共通する底流が、具体的に見えて来るのではないかと考えた。

街に出る高齢者にとって何が壁になっているのか。高齢者の心理、生理は、街の環境に何を求めているのか。私たちは計画提案の前に、その課題を解き明かそうとした。建前ではなく、高齢者の本音を捕まえたかった。

そこで私たちは、高齢者の無意識の行動の特徴を、量ではなく質で、建前ではなく本音で捕まえるためにビデオによる観察調査や、グループインタビュー調査を試みた。アンケート調査という方法では本音を見逃す心配がある。本音に基づかないデータや、量的な統計からは具体的な計画は作れないと考えたからだ。

(2) 高齢者は街へ出たがっている

世間の常識とは違って、高齢者は決しておとなしく動かずにいられる世代ではないし、街よりも自然を好むともいえない。グループインタビューでそのことはかなりはつきりしたが、ビデオによる観察調査にかかるときは、やはり心配だった。果して写す対象が街に現われてくれるかという危惧だった。しかし実際はどの高齢者を選んだらいいのか迷うほど、あとからあとから高齢者はビデオの前に現われてきた。

買物に出かける。友人を訪ねる。病院へ行く。つまり高齢者は、社会、そして人間との付き合いを、想像以上に求めているのである。

古い話だが1979年、日本都市センターの東京での高齢者調査に参加したことがある。その時もグループインタビューが中心だった。11グループに話を聞いたが、その中で千代田区在住の9人のグループに、なぜ都心を離れないのですかと聞いた。

子供たちはすでに郊外に新居を構えている高齢者が何人もいた。子供たちに、「一緒に住もう」といわれるが、それを拒んでいるという。

「なぜいまも都心に住むのですか？」

「郊外へ出ていった人も、しょっちゅう遊びに帰って来るのです」。

「年寄り新しいところに住むと、もう友達が作りにくい」。

「いまのところに住んで60年になる。都心は空気が悪いというけれど、こんなに長生きをしている。昔からのなじみの顔を見るだけで安心なんです」。

そして異口同音にいった。「友達がいるところ、そこがみやこです」。

(3) 高齢者が街頭で、なにより頭にきているのが自転車

歩道を縫って走る自転車やライトを点けずに暗闇から飛び出して来る自転車に対する恐怖心。怪我をさせられり、靴下を破られた高齢者は少なくない。注意をすれば返って来る言葉は「くそばばあ」だ。

高齢者たちが、いまもこういった不愉快な環境に取り囲まれているのは、自転車道が街の中になくという日本の道路対策の遅れや、自転車に乗るためのルール教育が行なわれていないことに、深く根差しているといっていいたいだろう。

東京都都市計画局が、1947年に「20年後の東京はこうなる」という映画を作っている。その中に歩道の場面が出て、こんなナレーションがつく。「街路には必ず歩道をつけます。そうすれば人々はもうバスや自転車に脅かされずに歩くことが出来るのです」。

当時の都市計画者は、自転車が歩行者を脅かす道具になりうることを、はっきりと認識していたと述べている。

さきの日本都市センターの調査のとき、9グループが「街に出て自転車が怖い」といい、「自動車が怖い」と答えたのは1グループだった。

また1980年に日大の建築学科が、杉並区内で高齢者262人に対して行なった面接調査では、次の結果が出ていた。外出して怪我をしたという47人のうち、一番多かったのは、転んだりという自分自身による怪我で20人だった。しかしその次が、自転車に接触されての怪我で9人、自動車による怪我は7人だった。

また街で不愉快な思いをしたという93人のうち、自転車によって29人、自動車によって19人だった。このように高齢者は少なくとも20年近く前から、歩道を走る自転車に脅えてきたのだ。

政府が出している自転車道統計によると、自転車道の規模はオランダ：3万km、アメリカ：2.4万km、ドイツ：1.5万km、日本：2.6万kmとなっている。しかし日本はそのうち2.4万kmは、大半「自転車通行可」の歩道である。欧米の自転車道とは違うのである。

(4) 高齢者の抵抗なく歩ける距離は100m

持病はなくても100mごとに腰を降ろせるところがあればと願う人は少なくなかった。心筋梗塞の持病でもっと頻繁に休み休み歩く人もいる。私たちがビデオで捕らえた姿の中に、それを裏づける例がいくつもあった。

1974年、ニューヨークの代表的な建築家S・ブライネス氏らが、歩行者憲章を制定した。そのいくつかを紹介しておこう。

- ・腰を降ろすことも出来ない街に終止符を打つべきだ。くつろげるベンチを街頭に。
- ・都市は歩行者を傷つけてはならない。
- ・道路はすべての人間のものであり、自動車のためだけに奪われてはならない。
- ・自動車の騒音が消え、人々の話声が溢れる街に。

(5) 速くは歩けず、また足元に危険の多いことも、高齢者の共通点

- ・信号が変わる前から車道に出て、少しでも横断の時間を減らそうとする人の姿も、ビデオは捕らえている。
- ・横断歩道に接するところで歩道の縁石を切り下げているが、そこに残された1～2cmの段差につまづいて転ぶ高齢者がいる。高齢者は、身体のバランスを取るために、重心を前に向け、爪先を引きずって歩く人が多い。しかも視力が弱っている。この二つの条件が重なって、わずかな段差でつまづいて、転び、腰の骨を折ることになる可能性が高い。
- ・また歩道のレンガやタイルの舗装の凸凹が怖くて、車道を歩く人がいた。

- ・マンホールの蓋をわざわざ避けて通る人もいた。
- ・歩道にはみ出した商品にひっかかって転んだ人もいる。
- ・ガレージの前の歩道には、車道に向って傾斜がつけてあることも、問題になった。
- ・階段の蹴上げの寸法が途中で狂っているために、リズムが狂ってつまづいた例も。

(6) 駅は、壁の多い場所

- ・「階段が辛いからバスを使う」という人が何人もいる。
- ・切符の自動販売機や運賃表の問題は、学生のレポートでも触れた。
- ・階段が大きな負担になっていることもよく分かったが、階段の手摺が高齢者にいかに大事な設備かを、ビデオははっきり語っている。手摺があっても、太すぎて親指と人差し指とが、握ったときにつかないと、高齢者には握力にならない。グループインタビューでは、「握力が弱っているので太いと持ちにくい」という表現で、高齢者たちは語っていた。これなども管理者がとかく見逃しがちな点だった。
- ・吊革をもっと低くという声も少なくない。これは、主に吊革しかつかまるところがない日本のバス、電車の構造からくる問題である。吊革は、吊革に手が届く人しか使えない。ところが、手の届かない人ほど動揺には弱い。そのことを忘れてきたのが、日本の公共交通機関のデザインである。
- ・当然ながら上下のエスカレーターは、みんなが求めている施設だった。
- ・ホームにもっとベンチをという希望もあった。ラッシュ時のホームの混雑を考えると、現在のベンチの構造では難しい点もあるが、知恵をだしてみるテーマであろう。

(7) バスにも問題はあ

- ・幹線道路しか走らないので不便。
- ・本数が少ない。
- ・時刻表の字が小さく、掲示の位置が悪い。
- ・時刻表通りにこない。
- ・停留所間隔が遠い。
- ・ステップが高い。
- ・吊革が高い。
- ・運賃が高い。
- ・発進が速すぎることもある。

(8) 結論

こうやって見て来ると、高齢者にとって壁になっている数々の環境は、高齢者でなくても、決して愉快的な環境ではないことが分かってくる。

この一連の調査から、高齢者の行動を圧迫している重要なポイントは、対策を実施するための公共空間が決定的に不足していることだと、私たちは考えざるを得なかつ

た。

その空間を手に入れる方法として、これまでは道路の拡幅とか、小規模の範囲の人工地盤化とか、道路や鉄道の高架化という手法が取られてきた。しかしいつまでもその高コストの手法だけに頼っていいのかという疑問も持った。いまある公共空間の使い方を変えるという方向もあるのではないか。その方向の一つとして、特に吉祥寺のような鉄道駅の周辺の繁華な空間を、公共交通機関以外の自動車から解放することを考える時がきていると考えざるをえなかった。

先進諸国の沢山の諸都市の考え方は、もうそこに来つつある（雑誌『運転管理』1996年1月号参照）。しかしそのためにはまず自動車文明に対する価値観の変革が必要だが、残念ながら日本の体質は、まだ変革を決意するまでには成熟していない。

その日が来るまでの過渡期に、高齢者をはじめ子どもや主婦たちの安全で楽しい移動カプセルとして、私たちは武蔵野市コミュニティバス、愛称『ムーバス』を提案した。これは武蔵野市長がかねがね提唱していた安い運賃で利用できる『市民の足』の構想とも合致するシステムであった。

4. 一つの対策、『ムーバス』

(1) ムーブスの目的

ムーバスは、単に狭い住宅街の道路だから、小さなバスをという発想ではない。すでに紹介した調査を通して、高齢者を中心に市民にとっての移動の本当の壁は何か、そして市民はその壁を除くために本音で何を望んでいるかを探るために独自の手法で行なわれた。次に、調査で掴んだ市民の本音に答えるためにはどんなシステムがありうるかが検討された。

まず運賃は一般のバスの半額、100円。これをシステムの大前提にした。100円なら老人パスが使えるなくてもいいという高齢者の声を掴んだからだ。だが100円の運賃では、運行費を賄うことは出来ない。足りない部分は可能なかぎり市が補助することにした。しかし市議会の同意を得るためには、空気だけを運ぶようなバスであってはならない。少しでも多くの市民に使う気持ちを起こしてもらえるバスである必要がある。

このことを念頭において運行のシステムが決まり、車両の構造が決まり、車両やバス停のデザインが決まった。

(2) ムーブスの概要と住民の生活への影響

ルートは、路線バスに遠い吉祥寺駅東側住宅地の狭い道約4kmをぐるっと回る。車両は乗客定員28人のミニバス。バス停は高齢者の抵抗なく歩ける距離を考えて200m間隔。運行間隔は15分。運行は利用対象から通勤客を外して、朝8時から夕方6時まで。ステップは高齢者だけでなく、一般の客も楽に安全に乗降が出来るように、

バス停にとまると自動的にせり出す補助ステップを取り付けた。つままりにくい高齢者が多い吊革はやめて握り棒で統一した。席の配置にも工夫をした。

運行を引き受けてくれた関東バスの専門家は、1日の利用者は平均で752人が限界と見ていた。確かに運行開始翌日の11月27日から1ヵ月間の平均は730人ぐらいだった。しかしその後は2月前半を除けば800人台となり、3月1日から17日までの乗客は、1日平均932.4人である。週末は1,000人を超える日が珍しくない。

利用者に対して、市役所が2月中旬に行なったアンケート調査は、3月19日現在集計分析中だが、自転車や自家用車、タクシーあるいは鉄道からもムーバスに乗り換える人が出ているという。たとえばムーバス以前は、沿線の住民は、35%が徒歩、36%が自転車を使っていた。それがムーバス後は、晴天でもムーバスが42%。徒歩は24%に、自転車は23%に落ちた。悪天候の日には、ムーバスは69%を超え、徒歩は11.4%、自転車は1.4%になっている。電車の利用者にも変化が起こった。以前は三鷹台駅から京王帝都電鉄を使っていた利用者が2%いたが、ムーバス後は晴天で0.4%に、悪天では0.2%になった。

利用者の割合は、女性が71%、男性が28%。年齢では50歳から64歳までが27.7%、65歳以上が29.2%である。また吉祥寺へのダイレクトな足のなかった杉並区の住民（西荻北、松庵など）が利用者の20%を占めていることもわかった。

具体的には次のような現象が起こっている。

- ・ムーバス以前は毎週1回、タクシーを呼んで吉祥寺へ買物に出かけていた高齢の婦人が、いまはムーバスを使って週に3回出かけられるようになった。
- ・夕方、母親が子供に100円玉を一枚渡していうんだそうだ。「ムーバスに乗って2回まわっておいで」。2回まわるとちょうど50分。その間に夕飯の支度が出来上がっている。
- ・吉祥寺への買物に自転車で行かなくてすむようになり、駐輪場探しから解放された夫妻もいる。
- ・家から歩いて行ける杉並区の西荻窪商店街で買物をしていたある女性は、ムーバス後、安くて品数の多い吉祥寺商店街に出られるようになった。

(3) ムーバスに国際交通安全学会賞

新交通システムは、コンピュータで自動運転が出来る移動手段という勘違いが日本の交通関係者にはある。しかしムーバスのように「使ってみたくなる」気持ちを起こさせる移動システムなら、たとえ自動運転でなくても新交通システムである。

1996年4月19日、武蔵野市は『国際交通安全学会』の学会賞を受ける。この賞は、国民の生活にきわだつ貢献をし、この考え方が広く波及する可能性を期待される業績に贈られる。

武蔵野市は、1990年には全国に先駆けて違法駐車防止条例を実施し効果を上げているし、また95年6月からは自転車条例を改正して全国で最も厳しい自転車登録制度を実施した。そういった厳しい制約と合せて自動車や自転車に代わる公共交通システムとして、ムーバスをスタートさせたといってもいい。

このようにバランスのとれた交通政策に挑戦している点で、市の受賞は決まった。自治体には交通対策の権限がないという悲鳴を聞く。かつての美濃部都知事もよく嘆いていた。しかし市長以下自治体職員が一丸となれば、かなりのことが出来る可能性のあることを、武蔵野市は教えてくれた。運輸省、警視庁の協力も、そのやる気に応えたといっていだらう。

[岡 並木]

附 録

1. アンケート調査票

暮らしと交通問題に関するアンケート

平成 7 年 9 月
東京都中央区八重洲 2-6-20
(財)国際交通安全学会
H1725プロジェクト

<アンケートご協力のおお願い>

このアンケート調査は、(財)国際交通安全学会の「暮らしと交通問題に関する研究調査プロジェクト」で、東京大学工学部土木工学科、千葉大学文学部社会学講座、東京立大学工学部土木工学科が参加して行うものです。

このアンケートの目的は55歳以上の方々のふだんの生活と交通問題を研究することです。

アンケートへのお答えは、すべて随時的に数字で表されるだけです。ご協力いただいた方のお名前が出てご迷惑をおかけすることは絶対にありません。あなたのご体験をもとに、ふだん交通問題について感じておられることを、ありのままお答えいただけますようお願い申し上げます。

なお、実施は(株)毎日企画サービスに委託しております。ご協力いただいた方には、粗品を持参いたしますのでご笑納下さいますようお願い申し上げます。

<記入上のおお願い>

- アンケートへの回答は の中の回答らの番号を○で囲むか、または所定のらんに数字や言葉をご記入下さい。
- で囲む数は各質問について原則として1つですが、ときどき2つ以上の場合もあります。その場合は、質問の指示に従ってご回答下さい。
- アンケートは後日、調査員が回収いたします。なお、お問い合わせは下記にお願いいたします。

お問い合わせ先 〒100 東京都千代田区一ツ橋 1-1-1 (株)毎日企画サービス 調査課
電話(直通) 03-3212-0403 「生活と交通調査」係(担当: 田村・鈴木)

地点No. 調査員

- 戸建て
- 集合1~2階
- エベーター有3階
- エベーター無3階

あなたご自身やご家族のことについてお伺いします。

問1. あなたの性別をお聞かせ下さい。 → 1. 男性 2. 女性

問2. あなたの年齢は幾何歳ですか。 → 満()歳

問3. あなたと一緒に住まいにお住まいの方にあてはまる番号にすべて○をつけて下さい。(複数回答可)

- 一人住まい
- 妻(夫)
- 未婚の子供
- 既婚の子供・配偶者
- 父母
- 兄弟・姉妹
- 孫・曾孫
- その他(具体的に:)

問4. 今、あなたと一緒に住んでおられるご家族の人数は、あなたを含めて何人ですか。 → 人

問5. あなたは、外に出かける時、つえや手押し車の車などを使っておられますか。あてはまる番号に○をつけて下さい。

- 歩行に支障はないので使っていない
- つえを使っている
- 手押し車の車を使っている
- 車椅子を使っている
- 外には出ない

問6(1) あなたは現在お住まいの場所に住んでから何年くらいになりますか。 年

問6(2) 現在お住まいの市や区以外の他の場所へ生活したことがありますか。

- ある
- ない

問7. あなたは現在、お仕事をしておられますか。次の中で一番近い番号に1つだけ○をつけて下さい。

- 会社員・公務員・団体職員
 - パート/アルバイト
 - 自営業
 - 自営業手伝い
 - 専門的な自由業
 - 内職
 - 専業主婦
 - 無職
 - その他(具体的に:)
- 問8へ進む

【現在お仕事をなさっている方のみお答え下さい。】

問7-1. 通勤で利用しておられる交通手段の番号に、すべて○をつけて下さい。(複数回答可)

- 徒歩だけ
- 自転車
- バイク(原付を含む)
- 自分で自動車を運転して
- 家族の運転する自動車
- 他人の自動車に同乗して
- 会社の送迎バス・自動車
- タクシー
- バス
- 電車・地下鉄
- その他()
- 通勤はない → 問8へ進む

問7-2. 乗換時間を含め、通勤時間は片道何分くらいですか。(自宅まで動いておられる方は「O(知)」とご記入下さい) → 片道 分

問8. あなたは、50歳の頃、どんなお仕事をなさっていましたか。次の中で一番近い番号に1つだけ○をつけて下さい。

- 会社員・公務員・団体職員
- パート/アルバイト
- 自営業
- 自営業手伝い
- 専門的な自由業
- 内職
- 専業主婦
- 無職
- その他(具体的に:)

あなたご自身の交通手段のことについてお伺いします。

問9. あなたのご家庭には、大人用の自転車、自動車、バイクはそれぞれ何台ありますか。「ない」場合はその項目に「O(知)」とご記入下さい。

(1) 自転車 台 (2) 自動車 台 (3) バイク 台

問10. あなたは、ふだん自転車に乗っておられますか。

- 乗っている
- 乗っていない → 問11へ進む

問10-1へ進む

問18-1. 外出ではどんな交通手段をお使いですか。使うものの番号に全て○をつけて下さい。(複数回答可)

- | | | |
|----------------|---------------|----------------|
| 1. 徒歩だけ | 2. 自転車 | 3. バイク(原付を含む) |
| 4. 自分で自動車を運転して | 5. 家族の運転する自動車 | 6. 他人の自動車に同乗して |
| 7. 送迎バス・自動車 | 8. タクシー | 9. バス |
| 10. 電車・地下鉄 | 11. その他() | |

問19. 食料品や生活用品など、日常的な買物で出かける機会はどの程度ありますか。

- | | | |
|-------------|-------------|---------------------|
| 1. ほとんど毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に2～3回程度 | 5. 月に1回程度 | 6. ほとんど出かけない→問20へ進む |

問19-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

- | | | |
|----------------|---------------|----------------|
| 1. 徒歩だけ | 2. 自転車 | 3. バイク(原付を含む) |
| 4. 自分で自動車を運転して | 5. 家族の運転する自動車 | 6. 他人の自動車に同乗して |
| 7. タクシー | 8. バス | 9. 電車・地下鉄 |
| 10. その他() | | |

問19-2. 主として行く所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何分くらいですか。→ 約 分

問19-3. 誰と一緒に行くことが多いですか。

- | | | | |
|--------|--------|--------|-------------|
| 1. 1人で | 2. 家族と | 3. 友人と | 4. その他の人() |
|--------|--------|--------|-------------|

問20. 日用品以外の贈答品などのショッピングなどの出かける機会はどの程度ありますか。

- | | | |
|-------------|-------------|---------------------|
| 1. ほとんど毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に2～3回程度 | 5. 月に1回程度 | 6. ほとんど出かけない→問21へ進む |

問20-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

- | | | |
|----------------|---------------|----------------|
| 1. 徒歩だけ | 2. 自転車 | 3. バイク(原付を含む) |
| 4. 自分で自動車を運転して | 5. 家族の運転する自動車 | 6. 他人の自動車に同乗して |
| 7. タクシー | 8. バス | 9. 電車・地下鉄 |
| 10. その他() | | |

問20-2. 主として行く所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何分くらいですか。→ 約 分

問21. スポーツ、趣味、付き合い(旅行は除く)で出かける機会はどの程度ありますか。

- | | | |
|-------------|-------------|---------------------|
| 1. ほとんど毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に2～3回程度 | 5. 月に1回程度 | 6. ほとんど出かけない→問22へ進む |

問21-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

- | | | |
|----------------|---------------|----------------|
| 1. 徒歩だけ | 2. 自転車 | 3. バイク(原付を含む) |
| 4. 自分で自動車を運転して | 5. 家族の運転する自動車 | 6. 他人の自動車に同乗して |
| 7. 送迎バス・自動車 | 8. タクシー | 9. バス |
| 10. 電車・地下鉄 | 11. その他() | |

問21-2. 主として行く所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何分くらいですか。→ 約 分

問22. 別に住んでいる子供や孫の家などを訪問するために出かける機会はどの程度ありますか。

- | | | |
|-------------|-------------|---------------------|
| 1. ほとんど毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に2～3回程度 | 5. 月に1回程度 | 6. ほとんど出かけない→問23へ進む |

問22-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

- | | | |
|----------------|---------------|----------------|
| 1. 徒歩だけ | 2. 自転車 | 3. バイク(原付を含む) |
| 4. 自分で自動車を運転して | 5. 家族の運転する自動車 | 6. 他人の自動車に同乗して |
| 7. タクシー | 8. バス | 9. 電車・地下鉄 |
| 10. その他() | | |

問22-2. 主として行く所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何分くらいですか。→ 約 分

問23. 銀行、郵便局、区・市役所など事務的な用事で出かける機会はどの程度ありますか。

- | | | |
|-------------|-------------|---------------------|
| 1. ほとんど毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に2～3回程度 | 5. 月に1回程度 | 6. ほとんど出かけない→問24へ進む |

問23-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

- | | | |
|----------------|---------------|----------------|
| 1. 徒歩だけ | 2. 自転車 | 3. バイク(原付を含む) |
| 4. 自分で自動車を運転して | 5. 家族の運転する自動車 | 6. 他人の自動車に同乗して |
| 7. タクシー | 8. バス | 9. 電車・地下鉄 |
| 10. その他() | | |

問23-2. 主として行く所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何分くらいですか。→ 約 分

問24. 自治会、婦人会、老人クラブ、町内の集まり(旅行は除く)で出かける機会はどの程度ありますか。

- | | | |
|-------------|-------------|---------------------|
| 1. ほとんど毎日 | 2. 週に3～4回程度 | 3. 週に1～2回程度 |
| 4. 月に2～3回程度 | 5. 月に1回程度 | 6. ほとんど出かけない→問25へ進む |

問24-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

1. 徒歩だけ	2. 自転車	3. バイク(原付を含む)
4. 自分で自動車を運転して	5. 家族の運転する自動車	6. 他人の自動車に同乗して
7. 送迎バス・自動車	8. タクシー	9. バス
10. 電車・地下鉄	11. その他()	

問24-2. 主として行く所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何分くらいですか。→ 約 分

問25. 病院や医院に通院のために出かける機会はどの程度ありますか。

1. ほとんど毎日	2. 週に3~4回程度	3. 週に1~2回程度
4. 月に2~3回程度	5. 月に1回程度	6. ほとんど出かけない→問26へ進む

問25-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

1. 徒歩だけ	2. 自転車	3. バイク(原付を含む)
4. 自分で自動車を運転して	5. 家族の運転する自動車	6. 他人の自動車に同乗して
7. 送迎バス・自動車	8. タクシー	9. バス
10. 電車・地下鉄	11. その他()	

問25-2. 主として行く所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何分くらいですか。→ 約 分

問26. 幼稚園への孫の送迎や家族の送迎をするために出かける機会はどの程度ありますか。

1. ほとんど毎日	2. 週に3~4回程度	3. 週に1~2回程度
4. 月に2~3回程度	5. 月に1回程度	6. ほとんど出かけない→問27へ進む

問26-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

1. 徒歩だけ	2. 自転車	3. バイク(原付を含む)
4. 自分で自動車を運転して	5. 家族の運転する自動車	6. 他人の自動車に同乗して
7. 送迎バス・自動車	8. タクシー	9. バス
10. 電車・地下鉄	11. その他()	

問26-2. 主として行く所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何分くらいですか。→ 約 分

問27. レジャー・観光などで旅行に出かける機会はどの程度ありますか。

1. 週に1回以上	2. 月に2~3回程度	3. 月に1回程度
4. 年に数回程度	5. 年に1回程度	6. まったく出かけない→問28へ進む

問27-1. そこへ行くのに主として利用しておられる交通手段の番号に、1つだけ○をつけて下さい。

1. 徒歩だけ	2. 自転車	3. バイク(原付を含む)
4. 自分で自動車を運転して	5. 家族の運転する自動車	6. 他人の自動車に同乗して
7. 送迎バス・自動車	8. タクシー	9. バス
10. 電車・地下鉄	11. その他()	

問27-2. 最近行った所までの時間は乗り換え時間を含めて片道何時間くらいですか。→ 約 時間

問27-3. 最近行ったレジャー・観光などでの旅行は、どなたと一緒にでかけましたか。

1. 1人で	2. 家族と	3. 友人と	4. 町内会・老人会	5. その他()
--------	--------	--------	------------	-----------

問28. あなたは、自由時間をどのようなことをして過ごしていますか。あてはまることにすべて○をつけて下さい。(複数回答可)

1. ラジオ・テレビ・オーディオを聞く	2. 休養・休息をとる
3. 新聞・雑誌・週刊誌等を読む	4. 読書・学習活動等をする
5. 手芸・盆栽・俳句など1人でできる趣味や遊びをする	6. 映画・演劇・音楽会等に行く
7. パチンコ・競馬などに行く	8. 囲碁・トランプ等ゲームをする
9. ショッピング・ぶらつき・散歩等の外出	10. スポーツをする
11. 旅行・ハイキング・ドライブ・つり等をする	12. その他(具体的に:)

あなたの生活への満足感や人生観についてお伺いします。

問29. あなたがお宅で分担任しておられる役割について、すべて○をつけて下さい。(複数回答可)

1. 家事	2. 家事の手伝い	3. 子供や孫の世話	4. 家族の看病・介護	5. 家族の送迎
6. 買物	7. 留守番	8. その他(具体的に:)	9. 待たない	問30へ進む

問29-1. あなたにとって、分担任している役割はどのくらい負担になっていますか。

1. 非常に負担	2. やや負担	3. あまり負担でない
----------	---------	-------------

問30. あなたは、近所の人とどんなお付き合いをしておられますか。しておられることにすべて○をつけて下さい。(複数回答可)

1. お茶や食事と一緒にする	2. 趣味と一緒に楽しむ	3. 相談ごとをする
4. 家事を助けあう	5. 病気の時などに助けあう	6. 物をあげたり買ったりする
7. 外で立ち話をする	8. 会った時に挨拶する程度	
9. その他(具体的に:)		

問31. あなたは、ご自宅周辺の交通の便にどの程度満足しておられますか。

1. 十分満足 2. ほぼ満足 3. やや不満 4. 非常に不満

問32. あなたは、ご自宅周辺の交通騒音や環境汚染などの交通環境にどの程度不満をもっておられますか。

1. 非常に不満 2. やや不満 3. ほぼ満足 4. 十分満足

問33. 次の(1)～(4)の質問について、それぞれ「1. そう思う」「2. ややそう思う」「3. あまりそう思わない」「4. そう思わない」のいずれかの番号に1つずつ○をつけて下さい。

- | | | | |
|-----|---------------------------|-----|-----|
| | | や | あ |
| | | や | ま |
| (1) | 自分の人生は歳をとるにしたがってだんだん悪くなる | わ | わ |
| | | 思 | 思 |
| | | う | う |
| | | 1 | 2 |
| | | ... | ... |
| | | 3 | 4 |
| (2) | 自分は去年と同じか、それ以上に元気がある | ... | ... |
| | | 1 | 2 |
| | | ... | ... |
| | | 3 | 4 |
| (3) | 歳をとって前より役立たずになった | ... | ... |
| | | 1 | 2 |
| | | ... | ... |
| | | 3 | 4 |
| (4) | 歳をとると言うことは若い時に考えていたよりよかった | ... | ... |
| | | 1 | 2 |
| | | ... | ... |
| | | 3 | 4 |

問34. あなたは、次の(1)～(7)のことで外出することが、どのくらいありますか。それぞれ、「1. よくある」「2. たまにある」「3. ない」のいずれかの番号に1つずつ○をつけて下さい。

- | | | | | |
|-----|------------------------|-----|-----|-----|
| | | よ | た | な |
| | | く | ま | い |
| | | あ | あ | |
| | | る | に | |
| (1) | 家にもつもらないため外へ出かけること | ... | ... | ... |
| | | 1 | 2 | 3 |
| (2) | 健康や体力維持のため外を歩くこと | ... | ... | ... |
| | | 1 | 2 | 3 |
| (3) | 街の様子を知るため外出すること | ... | ... | ... |
| | | 1 | 2 | 3 |
| (4) | 友人や知人と話すため外出すること | ... | ... | ... |
| | | 1 | 2 | 3 |
| (5) | 特に用事はないが気分転換などで外出すること | ... | ... | ... |
| | | 1 | 2 | 3 |
| (6) | 子どもや孫の遊びと一緒にいくこと | ... | ... | ... |
| | | 1 | 2 | 3 |
| (7) | 買物や郵便を出す等、用事を頼まれ出かけること | ... | ... | ... |
| | | 1 | 2 | 3 |

問35. 外出について、次の3つのタイプのうち、あなたはどのタイプに近いですか。

1. とくに目的がなくても、外出したいというタイプ
 2. 目的があれば外出は苦にならないが、無目的な外出はいやだというタイプ
 3. 目的があっても、できれば外出はさけないというタイプ

問36. あなたは今よりも、もっと外出したいと思いますか。次の(1)～(2)について、それぞれお答え下さい。

(1) お金の心配やまわりの人に気がねする必要がないなら、今よりも、もっと外出したいと思いますか。

1. 今よりも、もっと外出したいと思う 2. 今よりも、もっと外出したいと思わない

(2) 外出するのに、交通の便がもっとよくなったなら、今よりも、もっと外出したいと思いますか。

1. 今よりも、もっと外出したいと思う 2. 今よりも、もっと外出したいと思わない

交通安全のことについてお伺いします。

問37. あなたを含め、ご家族の方が体験なさった交通事故の番号にすべて○をつけて下さい。(複数回答可)

1. 人身事故を起こした 2. 人身事故ではないが物損事故を起こした
 3. 人身事故の被害にあった 4. 人身事故ではないが物損事故の被害を受けた
 5. 誰も交通事故にかかわりなかった

問38. あなたは、運転免許を取った時や、更新時の交通安全講習を除いて、それ以外に交通安全教育を受けたことがありますか。

1. 最近受けたことがある 2. 2～3年前に受けたことがある
 3. かなり前に受けたことがある 4. 受けたことは一度もない

問39. 次の(1)～(3)のような交通安全活動の機会があったら、あなたはそれに参加してみたいと思いますか。それぞれについてお答え下さい。

- (1) 多数の高齢者に集まってもらう行う講習や映画会 → 1 2 3
ぜひ 機会があれば、
参加したい 参加してみたい と思わない
- (2) 少人数で、実際に体験して行う交通安全講習 → 1 2 3
- (3) 自分のできる範囲で、地域の交通安全に役立つような提案や働きかけを行う活動 → 1 2 3

問40. 老人クラブなどに加入していない高齢者に、交通安全教育を受けてもらうためには、どのような働きかけがもっとも有効だと思いますか。次の中から1つだけ○をつけて下さい。

1. 地域の交通安全指導員の戸別訪問 2. 婦人警官などによる個別指導
 3. 病院の医師などからのすすめ 4. 高齢者仲間からのすすめ
 5. 家族からのすすめ 6. 小・中学生などからの手紙によるすすめ
 7. 市役所・区役所などの窓口での働きかけ 8. その他()

問41. 今以上に、あなたの周辺にはいろいろな交通手段があって、それを自由に選べるものと思います。交通機関を使って出かけるにあたり、ふだんあなたは、次の要素のうち、どれを重視して交通手段を選びますか。一番重視するものに◎、二番目に重視するものに○をつけてください。

1. 安全な交通機関 2. 早く着ける交通機関 3. 安く行ける交通機関
 4. 乗換えの少ない交通機関 5. 歩く距離の少ない交通機関 6. 階段の少ない交通機関
 7. その他(具体的に:)

問42. あなたは自家用車をどのようにとらえていますか。

1. 絶対に必要なものである 2. 必要であるが社会・環境にはよくないものである
 3. 特別、必要なものではないと思う

問43. 外出の時、次の(1)~(11)のことで、どれくらい困っておられますか。それぞれ、「1.いつも困っている」「2.困る時がある」「3.困ったことはない」のいずれかの番号に、1つずつ○をつけて下さい。

	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない
(1) 歩くのがつらくて	1	2	3
(2) 階段や歩道橋の昇り降りがついて	1	2	3
(3) ベンチなどちょっと座れる場所がなくて	1	2	3
(4) 横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて	1	2	3
(5) 歩道がなくて	1	2	3
(6) 雨の日など道路が滑りやすくて	1	2	3
(7) 歩道の段差につまづくことがあって	1	2	3
(8) 自転車に乗れないで	1	2	3
(9) 車・バイクの運転ができなくて	1	2	3
(10) バスの本数が少なくて	1	2	3
(11) 電車の本数が少なくて	1	2	3

問44. 交通の場で行われる高齢者への支援策として、次の中から高齢者にとって、望ましいと思うものに、3つまで○をつけて下さい。

1. バスの高齢者無料制度	2. タクシーの高齢者割引制度
3. 高齢者向け自動車の開発	4. 高齢者向け自転車の開発
5. 高齢者向け巡回バスの運行	6. 床が低く乗降しやすい路線バスの運行
7. 高齢者にもよく見える標識の設置	8. 歩道の段差や凹凸をなくす
9. バス停での雨よけやベンチの設置	10. 歩道を広げたり障害物をなくす
11. 歩行者用青信号の時間延長	12. 高齢者優先の駐車スペースの設置

問45. 交通問題をめぐって、いまあなたが最もお困りのことは何ですか。どんなことでも結構ですので、下の欄にご記入ください。

問46. 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいことは何ですか。どんなことでも結構ですので、あなたのご提案を下の欄にご記入ください。

長いあいだ、ご協力いただき誠にありがとうございました。

2. 単純集計(問1～問44)

調査数	対象者の住宅形態			性別		年齢区分			年齢	問3 同居家族特性										
	戸建て	果実住宅1～2階	3階以上集合住宅 エレベーターあり	3階以上集合住宅 エレベーターなし	無回答	男性	女性	55歳～64歳		65歳～74歳	75歳以上	平均	一人住まい	妻(夫)と	未婚の子と	既婚者との子・その他	父母と	兄弟・姉妹と	孫・曾孫と	その他
900	766	54	23	35	20	442	458	287	330	283	62460.0	71	591	229	293	57	13	258	15	4
100.0	85.1	6.0	2.8	3.9	2.2	49.1	50.9	31.9	36.7	31.4	69.4	7.9	65.7	25.4	32.6	6.3	1.4	28.7	1.7	0.4
442	381	29	14	14	4	442	442	141	163	138	30556.0	22	361	126	118	38	6	104	11	0.2
100.0	86.2	6.6	3.2	3.2	0.9	100.0	100.0	31.9	36.9	31.2	69.1	5.0	81.7	28.9	26.1	7.9	1.4	23.5	2.5	0.2
458	385	25	11	21	16	458	458	146	145	145	31904.0	49	230	103	175	22	7	154	4	0.3
100.0	84.1	5.5	2.4	4.6	3.5	100.0	100.0	31.9	36.5	31.1	89.4	10.7	50.2	22.3	38.2	4.8	1.9	33.6	0.9	0.7
141	120	11	5	4	4	141	141	141	141	141	8427.0	6	117	70	14	28	4	11	2	0.7
100.0	85.1	7.8	3.5	2.8	0.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	59.9	4.3	83.0	49.6	9.9	19.9	2.8	7.8	2.8	0.4
163	144	7	4	4	2	163	163	163	163	163	11223.0	7	136	37	52	9	49	1	3	1
100.0	88.3	4.3	2.5	3.7	1.2	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	68.9	4.3	83.4	22.7	31.9	3.1	0.6	27.6	3.1	0.1
138	117	11	5	4	1	138	138	138	138	138	10906.0	9	108	19	55	1	48	2	2	1
100.0	84.8	8.0	3.6	2.9	0.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	79.0	6.9	78.3	13.8	37.1	1.4	0.7	34.8	1.4	0.7
146	118	18	8	5	5	146	146	146	146	146	878.0	6	109	51	31	12	2	28	1	0.7
100.0	80.8	5.9	4.8	5.9	3.4	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	60.1	4.1	74.7	34.9	21.2	8.2	1.4	17.8	1	0.7
167	146	9	6	5	5	167	167	167	167	167	11585.0	24	87	32	60	9	3	59	3	0.3
100.0	87.4	5.4	2.2	3.0	3.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	69.3	14.4	52.1	19.2	35.9	5.4	1.8	35.3	1.8	0.2
143	121	9	4	8	6	143	143	143	143	143	11561.0	19	34	20	84	1	2	69	0.7	2.2
100.0	83.4	5.3	1.4	5.9	4.1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	79.7	13.1	23.4	13.8	57.9	0.7	1.4	47.6	0.7	1.4
300	196	44	25	34	11	147	153	98	101	104	20954.0	37	180	99	69	14	4	50	11	0.3
100.0	65.3	14.7	8.3	11.3	3.3	49.0	51.0	31.7	33.7	34.7	69.8	12.3	60.0	33.0	23.0	4.7	2.0	16.7	3.7	0.3
300	284	5	1	1	1	10	152	97	102	101	20943.0	20	209	61	102	18	6	99	1	0.2
100.0	94.7	1.7	0.3	0.3	0.3	49.3	50.4	32.3	34.0	33.7	69.8	6.7	69.7	20.3	34.0	6.0	2.0	33.0	1	0.7
300	289	1	1	1	1	3	147	99	121	78	20563.0	14	202	69	122	25	1	109	4	0.3
100.0	95.3	1.7	0.3	0.3	0.3	49.0	51.0	31.7	42.3	26.0	68.9	4.7	67.3	23.0	40.7	8.3	0.3	36.3	1.3	0.3

調査数	問4 同居家族人数						問5 外出時の歩行状況				問6① 今の場所での居住年数						問6② 居住の市・区・外での生活経験					
	一人住まい	2人	3人	4人	5人	6人以上	平均	無回答	つるまを歩用している	つるまを歩用していない	つるまを歩用している	つるまを歩用していない	10年未満	10年～20年未満	20年～30年未満	30年～40年未満	40年以上	無回答	生活経験なし	生活経験あり	無回答	
900	76	274	166	118	110	154	3130.0	2	81.7	49	26	0.7	8	10	38	89	109	185	479	36243.0	481	414
100.0	8.4	30.4	18.4	13.1	12.2	17.1	3.5	90.8	94.3	5.4	2.9	0.9	0.9	1.1	4.2	9.8	12.1	20.6	53.2	40.3	53.4	46.0
442	24	143	95	65	40	84	1560.0	0.2	41.7	19	4	0.9	1	1.5	19	51	47	88	236	18536.0	231	208
100.0	5.4	32.4	21.5	12.9	9.0	19.0	3.5	94.3	94.3	4.3	4.3	0.2	1.1	4.3	11.5	10.6	19.9	53.4	42.0	52.3	47.1	
458	52	131	71	63	70	70	1570.0	0.2	40.0	30	26	0.7	7	1.5	19	37	62	97	243	17707.0	250	206
100.0	11.4	28.6	15.9	13.8	15.3	15.3	3.4	87.3	87.3	6.8	5.7	1.5	1.1	4.1	13.9	21.2	53.1	38.7	38.7	54.6	45.0	
141	7	38	40	28	14	14	477.0	0.2	13.7	0.7	0.7	0.7	0.7	3	26	20	38	50	4908.0	89	59	
100.0	5.0	27.0	28.4	19.9	9.9	9.9	3.4	97.2	97.2	0.7	0.7	0.7	0.7	5.0	18.4	14.2	27.0	35.9	7104.0	56.7	41.8	
163	8	50	40	14	12	38	586.0	0.6	15.9	2	2	1.2	1	4.3	8.6	16	31	48	95	43.6	82	81
100.0	4.9	30.7	24.5	8.6	7.4	23.3	3.6	97.5	97.5	2.5	2.5	1.2	1.2	4.3	9.8	19.0	31	58.3	6524.0	50.3	49.7	
138	6	55	15	13	14	32	497.0	0.7	12.1	14	14	1.4	1.4	2.2	5.6	11	19	91	4908.0	68	69	
100.0	6.9	39.9	10.9	9.4	10.1	23.2	3.6	87.7	87.7	10.1	10.1	1.4	1.4	3.6	8.0	8.0	13.8	65.9	47.6	50.0	49.3	
146	8	54	34	22	11	17	469.0	0.7	14.2	0.7	0.7	0.7	0.7	2.7	16	27	59	41	4751.0	81	69	
100.0	5.5	37.0	23.9	15.1	7.9	11.6	3.2	97.3	97.3	0.7	0.7	0.7	0.7	2.7	11.0	18.5	39.7	28.1	32.0	55.9	44.3	
167	25	52	16	15	26	33	575.0	0.7	15.1	3	3	0.6	0.6	6.0	6.0	11	24	20	102	6465.0	86	80
100.0	15.0	31.1	9.6	9.0	15.6	19.8	3.4	90.4	90.4	6.0	6.0	1.2	1.2	6.0	6.0	14.4	12.0	61.1	38.7	51.9	47.9	
145	19	25	21	26	33	20	556.0	0.7	10.7	19	23	2.2	2.2	3.4	6.9	7.6	13.1	19	100	6491.0	83	61
100.0	13.1	17.2	14.5	17.9	22.8	13.8	3.7	73.8	73.8	13.1	15.9	3.4	3.4	3.4	6.9	6.9	13.1	69.0	44.8	57.2	42.1	
300	37	107	54	44	34	25	908.0	0.3	21.1	5	5	1.0	1.0	4.7	14	36	44	67	139	10546.0	228	231
100.0	12.3	35.7	18.0	14.0	11.3	8.3	3.0	90.3	90.3	7.0	7.0	0.3	0.3	4.7	12.0	14.7	22.3	46.3	35.2	76.0	73.7	
300	29	101	50	33	32	59	1043.0	0.3	27.3	13	13	0.3	0.3	7.7	29	69	65	179	13218.0	119	179	
100.0	8.3	33.7	16.7	11.0	10.7	19.7	3.5	91.0	91.0	5.7	4.3	1.0	1.0	2.3	6.3	9.7	21.7	59.7	44.2	39.7	59.7	
300	14	66	62	43	44	70	1179.0	0.3	27.3	9	9	0.2	0.2	5.7	11.0	12.0	36	53	161	12479.0	134	164
100.0	4.7	22.0	20.7	14.3	14.7	23.3	3.8	91.0	91.0	3.7	2.7	1.3	1.3	1.7	11.0	12.0	17.7	53.7	41.6	44.7	54.7	

母数=有職の人

調査数	問7 現在の仕事内容									
	専業主婦	内職	専断的な自由業	自営業手伝い	自営業	パートタイマー	団体職員・公務員	その他	無職	その他
900	178	49	18	0.7	87	441	441	441		
100.0	19.6	5.4	2.0	0.7	9.7	48.0	48.0	48.0		
442	131	19	2	0.5	197	197	197	197		
100.0	29.6	4.3	0.5	0.4	44.6	44.6	44.6	44.6		
458	95	30	1.3	0.5	87	244	244	244		
100.0	20.7	6.6	0.3	0.3	19.0	53.3	53.3	53.3		
141	53	4	0.1	0.1	29	29	29	29		
100.0	37.6	2.8	0.1	0.1	20.6	20.6	20.6	20.6		
163	47	10	0.3	0.2	78	78	78	78		
100.0	28.8	6.1	0.2	0.1	47.8	47.8	47.8	47.8		
138	31	1	0.1	0.1	94	94	94	94		
100.0	22.5	0.7	0.1	0.1	68.1	68.1	68.1	68.1		
146	19	2	0.1	0.1	44	44	44	44		
100.0	13.0	1.4	0.1	0.1	30.1	30.1	30.1	30.1		
167	21	3	0.2	0.2	36	91	91	91		
100.0	12.6	1.8	0.1	0.1	21.6	54.5	54.5	54.5		
145	12	1	0.1	0.1	7	121	121	121		
100.0	8.3	0.7	0.1	0.1	4.8	83.4	83.4	83.4		
300	22	6	0.2	0.2	18	28	28	28		
100.0	7.3	2.0	0.1	0.1	6.0	9.3	9.3	9.3		
300	60	13	0.5	0.5	37	152	152	152		
100.0	20.0	4.3	0.2	0.2	12.3	50.7	50.7	50.7		
300	58	18	0.7	0.7	22	153	153	153		
100.0	19.3	6.0	0.2	0.2	7.3	51.0	51.0	51.0		

調査数	問7-1 通勤での交通手段										問7-2 乗り換え時間 片道通勤時間					
	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自動車を運転する	家族で運転する車	他人の自動車に乗る	会社の送迎バス	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	通勤はない	無回答	30分以内	31分～60分以内	61分以上
900	72	58	13	79	5	0.3	3	11	47	138	19	288	32	17	38	9.4
100.0	7.9	6.4	1.4	8.8	0.5	0.3	0.3	1.2	5.2	15.2	2.1	31.1	3.6	1.9	4.2	1.1
442	33	27	4	68	0.8	0.8	3	8	32	89	10	196	24	14	11	4.5
100.0	7.5	6.1	0.9	15.4	1.8	1.8	0.7	1.8	7.2	20.1	2.3	44.1	5.4	3.1	2.5	1.1
458	28	23	2	87	2	0.8	2	3	13	53	7	92	8	6	18	2.4
100.0	6.1	5.0	0.4	19.0	0.4	0.8	0.4	0.7	2.8	11.8	1.6	20.4	1.8	1.3	4.0	0.5
141	15	15	2	45	2	0.8	2	2	21	30	3	91	14	10	11	4.1
100.0	10.6	10.6	1.4	32.0	1.4	0.8	1.4	1.4	14.9	21.3	2.1	64.6	9.9	7.1	7.8	2.0
163	12	12	2	38	1	1.2	1	2	18	25	2	68	9	9	8	5.5
100.0	7.4	7.4	1.2	23.3	0.6	0.8	0.6	1.2	11.7	15.3	1.4	42.3	5.5	5.5	5.5	1.6
138	4	4	3	20	2	1.2	2	4	10	16	4	40	3	3	9	2.1
100.0	2.9	2.9	2.1	14.5	1.5	0.9	1.5	2.9	7.2	11.6	2.9	29.0	2.2	2.2	6.5	0.4
146	6	6	9	13	6	1.3	6	7	4	6	4	23	2	2	4	1.4
100.0	4.1	4.1	6.2	9.6	4.1	0.9	4.1	4.8	2.7	4.1	2.7	16.1	1.4	1.4	2.7	0.3
146	11	17	2	12	3	2.2	12	3	10	20	4	54	6	6	8	5.4
100.0	7.5	11.8	0.3	8.2	2.1	1.5	8.2	2.1	6.8	13.7	2.7	37.0	4.1	4.1	5.4	1.5
167	4	4	2	5	2	2.5	5	2	2	24	2	29	2	2	9	2.9
100.0	2.4	2.4	0.5	3.6	0.5	1.5	3.6	0.5	1.2	14.4	0.5	17.4	0.5	0.5	6.3	1.9
145	2	2	2	5	1	2.5	5	1	5	6	1	17	1	1	22	1.5
100.0	1.4	1.4	1.4	3.5	0.7	1.7	3.5	0.7	3.4	4.1	0.7	11.7	0.7	0.7	15.1	1.0
300	13	14	4	33	7	2.3	33	4	3	10	3	91	24	24	41	13.7
100.0	4.3	4.7	1.3	11.0	2.3	0.8	11.0	1.3	10.0	30.3	1.0	60.3	8.0	8.0	17.0	5.9
300	11	11	1	30	3	0.9	11	1	7	4	38	94	5	5	9	3.0
100.0	3.7	3.7	0.3	10.0	1.0	0.3	3.7	0.3	2.3	1.3	12.7	31.0	1.7	1.7	2.3	0.7
300	12	28	5	42	2	0.8	12	5	9	2	38	103	5	5	6	2.0
100.0	4.0	9.3	1.7	14.0	0.7	0.3	4.0	1.7	3.0	0.7	12.7	34.3	1.7	1.7	2.0	0.7

調査数	問8 50歳頃の仕事内容									問9① 世帯所有自転車台数	問9② 世帯所有自動車台数	問9③ 世帯所有軽自動車台数	問9④ 世帯所有自動車台数		
	専業主婦	内職	専断的な自由業	自営業手伝い	自営業	パートタイマー	団体職員・公務員	その他	無職	その他	ない	1台	2台	3台以上	無回答
900	248	48	22	55	276	276	276	276	276	264	280	155	182	7	1233.0
100.0	27.6	5.3	2.4	6.1	30.9	30.9	30.9	30.9	30.9	29.3	31.1	17.2	20.2	0.8	136.4
442	164	3	17	12	11	11	11	11	11	140	81	98	2	2	660.0
100.0	37.1	0.7	3.8	2.7	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	31.7	18.3	22.2	0.5	0.5	149.5
458	84	46	1	19	127	127	127	127	127	124	140	74	84	1	573.0
100.0	18.3	9.8	0.2	4.1	27.7	27.7	27.7	27.7	27.7	27.1	30.6	16.2	18.3	0.1	127.3
141	54	1	1	3	31	31	31	31	31	31	52	25	38	1	230.0
100.0	38.3	0.7	0.7	2.1	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0	36.9	17.5	24.8	0.7	165.6
163	56	0.6	0.6	1.3	17	17	17	17	17	17	37	55	38	1	252.0
100.0	34.4	0.4	0.4	0.8	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	22.7	33.7	21.5	22.1	113.5
138	54	2	2	6	44	44	44	44	44	44	55	33	21	2	178.0
100.0	39.1	1.4	1.4	4.3	31.9	31.9	31.9	31.9	31.9	31.9	23.9	15.2	19.6	1.4	130.3
146	20	22	2	5	45	45	45	45	45	45	57	28	30	1	207.0
100.0	13.7	15.1	1.4	3.4	30.8	30.8	30.8	30.8	30.8	30.8	25.3	18.5	20.9	1.4	151.4
167	29	10	1	9	47	47	47	47	47	47	50	27	27	3	192.0
100.0	17.4	6.0	0.6	5.4	28.1	28.1	28.1	28.1	28.1	28.1	29.9	15.0	16.4	1.8	127.2
145	35	13	1	4	41	41	41	41	41	41	38	22	27	2	174.0
100.0	24.1	9.0	0.7	2.8	28.3	28.3	28.3	28.3	28.3	28.3	26.2	15.2	18.6	1.4	142.0
300	78	24	10	9	44	44	44	44	44	44	109	18	8	1	174.0
100.0	26.0	8.0	3.3	3.0	14.7	14.7	14.7	14.7	14.7	14.7	36.3	6.0	2.7	0.3	140.6
300	85	11	1	6	56	56	56	56	56	56	98	67	61	9	446.0
100.0	28.3	3.7	0.3	2.0	18.7	18.7	18.7	18.7	18.7	18.7	32.7	22.3	20.3	1.7	151.5
300	88	13	1	8	28	28	28	28	28	28	70	70	113	11	613.0
100.0	29.3	4.3	0.3	2.7	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	23.3	23.3	37.7	0.3	203.2

母数=ふだん自転車に乗っている人

調査数	問9③ 世帯所有バイク台数					問10 ぶだんの自転車乗車	
	全	平均台数				乗っている	無回答
		ない	1台	2台	3台以上		
調査数	900	662	172	34	27	523	375
100.0	73.6	19.1	3.8	0.6	0.3	58.1	41.7
男性小計	442	321	86	18	3	295	147
100.0	72.6	19.5	4.1	0.7	0.3	66.7	33.3
女性小計	458	341	88	16	2	228	228
100.0	74.5	18.8	3.5	0.4	0.3	49.8	49.8
性別	141	109	23	9	4	79	62
100.0	74.3	16.3	5.7	0.7	0.3	56.0	44.0
男性55歳~64歳	163	112	39	5	5	122	41
100.0	68.7	23.9	3.1	1.2	3.1	74.8	25.2
男性65歳~74歳	138	104	24	5	3	94	44
100.0	75.4	17.4	3.6	0.3	3.6	68.1	31.9
男性75歳以上	146	110	28	4	4	98	48
100.0	75.3	19.2	2.1	0.7	2.7	65.3	34.6
性別	167	120	32	9	5	98	70
100.0	71.9	19.2	5.4	0.6	3.0	57.5	42.5
女性55歳~64歳	145	111	26	4	4	96	49
100.0	76.6	17.9	2.8	0.2	2.8	68.3	31.7
女性65歳~74歳	300	240	45	12	2	210	90
100.0	80.0	15.0	4.0	0.3	0.7	70.0	30.0
女性75歳以上	300	238	47	10	3	197	103
100.0	79.3	15.7	3.3	0.7	3.3	65.7	34.3
地域別	300	184	80	19	13	199	101
100.0	61.3	26.7	6.3	0.7	5.0	65.0	35.0

調査数	問10-1 自転車に乗る機会					問11 ぶだんのバイク乗車					
	全	通勤や仕事	日用品などの買物	趣味や習い事の時	近動内会や地域の活動	親戚・友人訪問	スポーツ・レジャ	病院院・医院への通	旅行・郵局など	その他	無回答
調査数	900	100	355	94	125	146	54	187	222	4	824
100.0	19.1	67.9	18.0	23.9	27.9	10.3	35.8	42.4	2.2	0.8	91.6
男性小計	442	67	174	42	74	68	37	80	113	15	397
100.0	22.7	58.3	14.2	24.1	23.1	12.5	27.1	38.3	5.1	0.9	87.9
女性小計	458	33	163	52	51	78	17	107	109	4	437
100.0	14.9	80.3	22.8	22.8	34.2	7.5	46.9	47.8	3.1	0.8	95.4
性別	79	29	42	12	16	15	13	11	22	3	126
100.0	36.7	53.2	15.2	20.3	19.0	16.5	13.9	27.8	3.8	0.7	89.4
男性55歳~64歳	122	29	70	17	32	29	13	39	52	1	136
100.0	23.8	57.4	13.9	26.2	20.5	10.7	32.0	42.6	5.7	0.7	83.4
男性65歳~74歳	94	9	60	13	23	28	11	30	39	1	125
100.0	9.6	63.8	13.8	26.0	29.8	11.7	31.9	41.5	5.3	0.7	90.6
男性75歳以上	98	22	73	24	21	30	7	41	52	1	138
100.0	22.9	62.3	25.0	21.9	31.3	7.3	42.7	54.2	2.1	0.7	94.9
性別	96	9	78	21	28	36	7	48	42	1	155
100.0	9.4	81.3	21.9	29.3	36.5	7.3	50.0	43.8	4.2	0.6	92.8
女性55歳~64歳	36	2	26	7	8	13	3	18	15	1	144
100.0	5.6	72.2	19.4	8.3	36.1	8.3	50.0	41.7	2.8	0.7	99.3
女性65歳~74歳	131	34	96	19	19	19	13	42	72	1	282
100.0	26.0	73.3	13.7	14.5	14.5	11.5	32.1	55.0	4.9	0.9	94.0
女性75歳以上	197	27	143	49	48	72	17	81	92	1	282
100.0	13.7	72.6	24.9	24.4	36.5	8.6	41.1	46.7	3.6	0.9	94.0
地域別	198	39	116	27	58	58	22	64	58	3	260
100.0	20.0	59.5	13.8	29.7	28.2	11.3	32.8	29.7	4.6	1.5	86.7

母数=ふだん自転車に乗っている人

母数=ふだんバイクに乗っている人

調査数	問11-1 バイクに乗る機会					問12 自動車の運転免許証保持状況					
	全	通勤や仕事	日用品などの買物	趣味や習い事の時	近動内会や地域の活動	親戚・友人訪問	スポーツ・レジャ	病院院・医院への通	旅行・郵局など	その他	無回答
調査数	73	23	31	9	13	21	6	24	21	5	56
100.0	31.5	42.9	11.0	12.3	17.8	28.8	11.0	32.9	28.8	6.8	6.8
男性小計	55	19	29	7	12	15	6	20	15	4	44
100.0	32.7	44.2	14.9	12.7	21.6	27.3	14.5	30.9	27.3	7.3	7.3
女性小計	18	5	12	2	1	6	2	4	6	2	12
100.0	27.8	66.7	11.1	11.1	5.6	33.3	11.1	38.9	33.3	5.6	5.6
性別	15	6	10	2	2	2	1	2	2	2	6
100.0	40.0	66.7	20.0	13.3	20.0	6.7	13.3	40.0	40.0	13.3	13.3
男性55歳~64歳	27	8	13	1	1	3	1	3	1	3	3
100.0	29.6	48.1	11.1	18.5	18.5	33.3	14.8	40.7	44.4	3.7	11.1
男性65歳~74歳	13	4	8	2	1	4	2	2	1	1	7
100.0	30.8	61.5	23.1	15.4	30.8	38.5	15.4	46.2	7.7	7.7	7.7
男性75歳以上	7	4	5	1	1	1	1	3	3	1	5
100.0	57.1	71.4	21.4	14.3	14.3	14.3	42.9	42.9	14.3	14.3	14.3
性別	11	9	11	2	2	5	2	5	2	5	9
100.0	9.1	63.6	18.2	18.2	18.2	45.5	36.4	27.3	9.1	9.1	9.1
女性55歳~64歳	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
女性65歳~74歳	17	9	17	3	3	3	3	3	3	3	9
100.0	52.9	17.6	5.9	17.6	17.6	17.6	17.6	17.6	17.6	17.6	17.6
女性75歳以上	18	3	17	2	2	7	1	6	4	2	12
100.0	18.8	43.8	6.3	12.5	12.5	43.8	37.5	25.0	12.5	12.5	12.5
地域別	40	11	21	7	8	14	4	18	12	4	26
100.0	27.5	52.5	17.5	17.5	20.0	35.0	10.0	37.5	30.0	10.0	10.0

母数=ふだんバイクに乗っている人

母数=ふだん自転車に乗っている人

調査数	問12-1 自動車の運転免許証を持っている人					その他	無回答
	全	月に1~2回程度					
		持っている		保持していない			
調査数	327	44	31	22	59	3	3
100.0	51.4	13.5	9.5	6.7	18.0	0.3	0.3
男性小計	264	38	28	20	38	3	3
100.0	51.9	14.4	10.6	7.6	14.4	1.1	1.1
女性小計	63	6	3	2	21	0	0
100.0	49.2	9.5	4.8	3.2	33.3	0	0
性別	71	12	11	4	2	1	1
100.0	64.5	10.6	10.0	3.6	10.9	0.9	0.9
男性55歳~64歳	103	13	13	10	10	1	1
100.0	53.4	14.6	12.4	7.8	10.7	1.0	1.0
男性65歳~74歳	51	11	11	4	19	1	1
100.0	21.6	21.6	7.8	15.7	29.4	3.9	3.9
男性75歳以上	47	26	5	4	2	1	1
100.0	55.3	10.6	4.3	4.3	25.6	2.6	2.6
性別	13	3	7	7	46	3	3
100.0	38.5	7.7	7.7	46.2	100.0	3.3	3.3
女性55歳~64歳	3	1	1	1	1	1	1
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
女性65歳~74歳	84	18	9	13	14	3	3
100.0	21.4	10.7	15.5	16.7	35.7	3.7	3.7
女性75歳以上	112	54	19	11	18	2	2
100.0	48.2	17.0	9.8	6.3	17.0	1.8	1.8
地域別	131	98	18	7	10	1	1
100.0	73.3	12.2	5.3	5.3	7.8	0.8	0.8

母数=自動車運転免許証を持っている人

母数=自動車の運転免許証を持っている人

調査数	問12-2 自動車に乗る機会										
	通勤や仕事	日用品などの買物	趣味や習い事の時	近所や地域の活	親戚友人訪問	スポーツ・近場のレジャー	病院 医院への通	旅行・ドライブ	家族の送り迎え	その他	無回答
327	137	123	101	33	115	43	90	81	104	59	54
100.0	41.9	39.4	16.2	10.1	35.2	13.1	27.5	24.8	31.8	17.7	16.5
男性小計	284	124	99	28	97	48	76	61	92	47	35
女性小計	100.0	47.0	37.9	14.4	36.7	17.0	28.8	23.1	34.8	17.8	13.3
男性55歳~64歳	63	13	30	8	18	4	14	4	12	11	9
女性55歳~64歳	100.0	20.6	47.6	12.7	28.6	6.3	22.2	31.7	19.0	17.5	30.2
男性65歳~74歳	110	74	47	13	49	24	25	25	46	19	11
女性65歳~74歳	100.0	67.3	42.7	10.9	44.5	21.8	22.7	41.8	17.3	10.0	
男性75歳以上	103	43	40	9	36	19	38	28	36	25	4
女性75歳以上	100.0	41.7	38.8	8.7	35.0	24.3	36.9	27.2	35.0	10.7	
東京都区	51	12	12	3	12	5	13	8	10	3	3
埼玉県熊谷市	100.0	13.7	23.5	5.9	23.5	9.8	25.8	15.7	19.6	5.9	25.5
群馬県植林市	47	10	25	6	15	3	14	9	9	3	11
無回答	100.0	21.3	53.2	12.8	31.9	4.3	29.8	31.9	19.1	6.4	23.4
女性55歳~64歳	13	3	5	2	3	2	1	3	3	2	5
女性65歳~74歳	100.0	23.1	38.5	15.4	23.1	15.4	38.5	23.1	15.4	15.4	38.5
女性75歳以上	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3
東京都区	84	30	10	2	20	14	8	5	25	5	25
埼玉県熊谷市	100.0	35.7	11.9	6.0	23.8	16.7	9.5	6.0	29.8	6.0	29.8
群馬県植林市	112	45	38	18	43	19	33	27	38	25	18
無回答	100.0	40.2	33.9	16.1	38.4	13.4	29.5	24.1	33.9	6.3	17.0
女性55歳~64歳	131	62	81	30	52	20	49	49	41	28	4
女性65歳~74歳	100.0	47.3	61.8	22.9	39.7	15.3	37.4	37.4	31.3	21.4	7.8

母数=ベーパードライバーの人

調査数	問12-3① 運転しなくなった年齢							平均
	50歳以前	50歳~54歳	55歳~59歳	60歳~64歳	65歳~69歳	70歳~74歳	75歳以降	
59	16	9	7	11	11	5	4	33.40
100.0	27.1	8.5	11.9	18.6	18.6	8.5	6.8	56.6
男性小計	38	4	3	8	9	4	4	22.73
女性小計	21	10	4	21	23	10	5	58.9
男性55歳~64歳	12	4	2	4	2	1	1	10.97
女性55歳~64歳	100.0	33.3	16.7	16.7	16.7	16.7	16.7	59.8
男性65歳~74歳	11	1	1	4	4	1	1	66.6
女性65歳~74歳	100.0	9.1	9.1	36.4	45.5	4	4	60.5
男性75歳以上	15	2	2	2	2	1	1	100.0
女性75歳以上	100.0	6.7	13.3	26.7	26.7	26.7	26.7	67.3
東京都区	12	4	4	1	1	1	1	57.8
埼玉県熊谷市	100.0	58.3	33.3	8.3	1	1	1	48.2
群馬県植林市	6	3	1	3	3	1	1	30.0
無回答	100.0	50.0	33.3	16.7	16.7	16.7	16.7	50.0
女性55歳~64歳	3	1	1	1	1	1	1	189.0
女性65歳~74歳	100.0	33.3	33.3	33.3	33.3	33.3	33.3	63.0
女性75歳以上	30	2	4	5	6	3	3	167.8
東京都区	100.0	30.0	13.3	15.7	20.0	3.3	10.0	56.0
埼玉県熊谷市	19	5	1	4	4	1	1	110.9
群馬県植林市	10	2	2	2	2	1	1	55.2
無回答	100.0	20.0	20.0	20.0	10.0	10.0	10.0	55.2

母数=ベーパードライバーの人

調査数	問12-3② 運転しなくなった理由										
	車から降りた	運転が止まらなくなった	家族や友人に止められた	運転が楽しくなくなった	無回答	その他	家族の運転する車	バス	バイク	電車	その他
59	30	11	4	6	12	12	38	9	16	27	13
100.0	50.8	18.6	6.8	10.2	20.3	20.3	64.4	15.3	27.1	45.8	22.0
男性小計	35	20	6	3	7	7	56	9	9	9	9
女性小計	21	10	4	3	5	5	13	3	7	14	4
男性55歳~64歳	12	9	1	1	1	1	6	3	4	8	3
女性55歳~64歳	100.0	75.0	8.3	12.5	16.7	16.7	50.0	25.0	33.3	25.0	16.7
男性65歳~74歳	11	5	1	1	4	4	9	2	9	9	3
女性65歳~74歳	100.0	45.5	9.1	9.1	36.4	36.4	81.8	18.2	27.3	27.3	9.1
男性75歳以上	15	6	3	3	3	3	10	4	4	4	3
女性75歳以上	100.0	40.0	26.7	20.0	13.3	13.3	66.7	26.7	13.3	20.0	6.7
東京都区	12	5	1	1	5	5	8	2	2	8	3
埼玉県熊谷市	100.0	41.7	8.3	8.3	41.7	41.7	66.7	16.7	66.7	66.7	16.7
群馬県植林市	6	4	2	2	2	2	6	4	4	4	3
無回答	100.0	66.7	33.3	33.3	33.3	33.3	66.7	33.3	33.3	33.3	33.3
女性55歳~64歳	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2
女性65歳~74歳	100.0	63.3	10.0	10.0	30.0	30.0	63.3	13.3	40.0	63.3	13.3
女性75歳以上	30	13	3	3	6	6	19	4	12	19	9
東京都区	100.0	47.4	9.4	9.4	15.8	15.8	73.7	15.8	31.6	31.6	5.3
埼玉県熊谷市	19	9	4	3	3	3	5	2	2	2	3
群馬県植林市	10	2	2	2	2	2	5	2	2	2	3
無回答	100.0	20.0	40.0	10.0	30.0	30.0	50.0	20.0	20.0	40.0	10.0

母数=ベーパードライバーの人

調査数	問13 電車や地下鉄の利用機会										
	通勤や仕事	日用品などの買物	趣味や習い事の時	近所や地域の活	親戚友人訪問	スポーツ・近場のレジャー	病院 医院への通	旅行・ドライブ	家族の送り迎え	その他	無回答
900	70	135	73	66	13	319	58	28	385	6	293
100.0	7.8	15.0	7.9	7.3	1.4	35.4	6.4	3.1	42.8	0.7	32.6
442	51	59	31	5	5	143	32	46	200	1	129
100.0	11.5	12.4	7.0	1.1	1.1	32.4	7.2	10.4	45.2	0.2	29.2
458	19	80	38	1	1	176	26	77	185	5	164
100.0	4.1	17.5	8.3	0.2	0.2	38.4	5.7	16.8	40.4	1.1	35.8
141	28	17	6	0.7	0.7	48	12	9	71	1	32
100.0	20.6	12.1	6.4	0.5	0.5	34.0	8.5	6.4	50.4	0.7	22.7
163	16	22	8	2	2	54	0	19	83	1	48
100.0	9.8	13.5	8.6	1.2	1.2	33.1	0	11.6	50.9	0.6	27.6
138	6	16	8	2	2	41	10	21	46	2	52
100.0	4.3	11.6	5.8	1.4	1.4	29.7	7.2	15.2	33.3	1.4	37.7
148	12	36	16	3	3	61	14	32	82	4	32
100.0	8.2	24.7	11.0	2.1	2.1	41.8	9.6	21.9	56.2	2.7	21.9
167	4	30	6	0.6	0.6	72	9	25	73	1	51
100.0	2.4	18.0	6.0	0.4	0.4	43.1	5.4	15.0	43.7	0.6	34.1
145	2	9	7	2	2	45	3	20	30	1	75
100.0	1.4	6.2	4.8	1.4	1.4	31.0	2.1	13.8	20.7	0.7	51.7
300	45	104	48	9	9	149	40	87	158	5	38
100.0	15.0	34.7	16.0	3.0	3.0	49.7	13.3	28.0	52.7	1.7	12.7
300	13	23	17	3	3	86	12	24	126	4	115
100.0	4.3	7.7	5.7	1.0	1.0	28.7	4.0	8.0	42.0	0.3	38.3
300	12	8	4	1	1	84	6	12	101	1	140
100.0	4.0	2.7	1.3	0.3	0.3	28.0	2.0	4.0	33.7	0.3	46.7

調査数	問14 バスの利用機会												問15 タクシーの利用機会													
	通勤や仕事	日用品などの買物	趣味や習い事の時	町内会や地域の活	親戚・友人訪問	スポーツ・近場のレジャ	病院・医療への通	銀行・郵便局など	旅行・遠出のレシ	家族の送り迎え	その他	利用することはな	無回答	通勤や仕事	日用品などの買物	趣味や習い事の時	町内会や地域の活	親戚・友人訪問	スポーツ・近場のレジャ	病院・医療への通	銀行・郵便局など	旅行・遠出のレシ	家族の送り迎え	その他	利用することはな	無回答
900	34	130	53	14	171	44	139	37	268	18	418	5	22	27	29	6	136	20	186	20	142	7	46	457	4	
100.0	3.8	14.4	4.3	1.6	19.0	4.9	15.4	4.1	29.8	0.3	46.4	0.6	2.4	3.0	3.2	0.7	15.1	2.2	20.7	2.2	15.8	0.8	5.1	50.8	0.4	
442	23	52	17	7	79	26	57	16	129	0.2	207	0.5	13	15	12	0	48	10	67	10	33	4	33	234	0.4	
100.0	5.2	11.8	3.8	1.6	17.9	5.9	12.9	3.6	29.2	0.2	46.6	0.9	2.9	4.3	3.4	0	10.9	2.5	15.2	2.5	17.4	0.9	7.5	52.9	0.2	
458	11	78	22	1	20	1	82	21	139	0.4	211	0.7	2	19	17	0	88	10	119	11	68	0	13	223	0.3	
100.0	2.4	17.0	4.8	0.2	4.4	0.3	17.9	4.6	30.3	0.4	46.1	0.7	0.5	3.7	3.7	0	19.2	2.2	26.0	2.4	14.2	0	2.8	48.7	0.7	
141	12	12	3	1	22	9	10	3	48	0.7	70	1	9	3	5	1	14	14	27	9	27	2	2	75	0.7	
100.0	8.5	8.5	2.1	0.7	15.6	6.4	7.1	2.1	34.0	0.9	49.6	0.7	5.4	2.1	3.5	0.7	9.9	9.9	19.5	0	19.5	1.2	2.6	53.2	0.7	
163	8	16	8	1	30	6	18	4	52	0.7	78	0.6	12	5	3	2	8	8	23	4	23	1	1	91	0.7	
100.0	4.9	9.8	4.9	0.6	18.4	3.6	11.0	2.9	31.9	0.6	46.6	0.6	1.2	2.5	1.8	2	4.9	4.9	12.3	0.6	17.6	0.1	0.1	55.8	0.7	
138	3	19	6	1	27	5	29	2	28	0.7	61	0.7	1	2	2	2	14	14	33	3	21	2	3	68	0.7	
100.0	2.2	13.8	4.3	0.7	19.6	3.6	21.0	1.4	20.1	0.7	44.2	0.7	0.5	2.9	2.9	1.4	10.1	10.1	23.9	0.7	15.2	2	3.6	49.3	0.7	
146	7	32	8	2	35	10	27	6	54	0.7	59	0.7	6	3	3	0	27	27	66	6	30	3	5	70	0.7	
100.0	4.8	21.9	5.6	1.4	24.0	6.9	18.9	4.1	37.0	0.7	38.4	0.7	4.0	4.0	4.0	2.1	18.5	18.5	36.2	2.7	20.5	1.4	3.4	47.9	0.7	
157	3	25	9	0	35	3	27	8	59	0.6	73	0.6	1	10	5	0	36	36	24	4	24	2	5	85	0.7	
100.0	1.9	15.9	5.9	0.5	21.9	1.9	16.2	4.9	32.9	0.6	46.7	0.6	0.7	6.0	4.2	0	21.6	21.6	20.4	2.4	14.4	2	3.0	50.9	0.7	
148	1	21	5	1	22	3	28	3	30	0.7	56.6	0.7	0.7	2.8	2.4	2	17.2	17.2	39.3	3	11	0	2	68	0.7	
100.0	0.7	14.2	3.4	0.7	15.2	2.1	19.3	2.1	20.7	0.7	38.2	0.7	0.5	2.1	1.7	1.7	11.6	11.6	27.2	2.1	7.6	0	2.1	46.9	0.7	
300	23	91	28	10	98	29	90	21	101	0.7	72	0.7	12	13	20	3	70	70	11	79	6	57	1	15	123	0.7
100.0	7.7	30.3	9.3	3.3	32.7	9.7	30.0	7.0	33.7	0.7	24.0	0.7	4.0	6.3	7.0	2.3	23.3	23.3	3.7	26.3	2.0	19.0	0	5.0	41.0	0.7
300	9	38	11	3	63	14	40	14	96	0.3	45.7	0.3	2	9	5	9	39	39	4	46	4	48	4	18	168	0.7
100.0	3.0	12.7	3.7	1.0	21.0	4.7	13.3	4.7	32.0	0.3	45.7	0.3	2.3	1.7	1.7	1.7	13.0	13.0	1.3	15.3	1.3	16.0	1.3	5.0	56.0	0.7
300	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0.7	69.7	1.0	3	1	1	0	27	27	1.7	20.3	1.3	12.3	1.0	5.9	169	0.7
100.0	0.0	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	69.7	1.0	1.0	1.0	1.0	0.3	9.0	9.0	1.7	20.3	1.3	12.3	1.0	5.9	169	0.7

調査数	問16 最寄り駅までの交通手段										問17 利用している県や市などの交通支援制度					問18 最寄り駅以外の交通手段							
	徒歩だけ	自転車	原付・自動自転車	自分で自動車を運	家族の車で送迎する目	他人の自動車に乗	タクシー	バス	その他	無回答	クレジットカード	バス	無回答	無回答	ほとんど毎日	週に3〜4回程度	週に1〜2回程度	月に2〜3回程度	月に1回程度	ほとんど出掛けな			
900	394	174	112	69	207	20	98	145	8	111	110	12	2	2	2	2	4	439	204	152	64	36	0
100.0	43.8	19.3	12.6	7.7	23.0	2.2	11.0	16.1	0.9	12.3	12.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.4	48.8	22.7	16.9	7.1	4.0	4.0	0.6
442	206	95	7	5	84	6	40	68	9	43	56	1	1	1	1	1	232	94	70	25	21	21	0
100.0	46.6	21.5	1.6	1.1	19.0	1.4	9.0	15.4	2.0	9.7	12.7	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	52.5	21.3	15.8	5.7	4.8	4.8	0
458	188	79	4	18	123	14	59	77	15	68	54	1	1	1	1	1	207	21.3	15.8	11.0	33	3.3	1.1
100.0	41.0	17.2	0.9	3.9	26.9	3.1	12.9	16.8	3.3	14.8	11.8	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	45.2	24.0	17.9	8.5	3.3	3.3	0
141	71	22	1	23	25	1	10	16	1	9	3	10	1	1	1	1	2	75	28	25	9	6	0
100.0	50.4	15.6	0.7	16.3	17.7	0.7	7.1	11.3	0.7	6.4	3	10	1	1	1	1	14	39.2	18.4	17.4	6.4	4.3	0
163	76	42	2	22	33	2	16	29	2	13	21	1	1	1	1	1	9	33	18	17	6	4	0
100.0	46.6	25.8	1.2	13.5	20.2	1.2	9.8	17.2	1.2	8.0	12.9	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	57.1	20.2	16.6	3.7	2.5	2.5	0
138	59	31	2	5	29	1	14	24	1	21	28	1	1	1	1	1	64	35	18	10	8	8	0
100.0	42.8	22.5	1.4	3.6	18.8	0.7	10.1	17.4	0.7	15.2	20.3	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	46.4	25.4	13.0	7.2	8.0	8.0	0
146	62	39	1	14	43	6	20	30	2	11	3	9	1	1	1	1	7	38	25	25	7	2	2
100.0	42.5	26.7	0.7	9.6	29.5	4.1	13.7	20.5	1.4	7.5	2.1	3	1	1	1	1	52.7	24.0	17.1	4.6	1.4	1.4	0
167	76	30	3	23	48	3	23	25	2	19	26	1	1	1	1	1	72	33	30	24	6	6	0
100.0	45.5	18.0	1.8	2.4	28.7	1.8	13.8	16.2	1.2	12.0	15.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	43.1	19.8	18.0	14.4	3.6	3.6	0
145	50	10	0	0	32	0	11	20	0	37	35	1	1	1	1	1	58	42	27	8	2	2	0
100.0	34.5	6.9	0.0	0.0	22.1	0.0	7.6	13.8	0.0	25.5	24.1	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	40.0	29.0	18.6	5.5	4.8	4.8	0
300	209	39	1	5	17	3	28	82	8	12	5	103	3	3	3	3	132	64	60	23	21	21	0
100.0	69.7	11.5	0.3	1.4	4.7	1.0	9.3	27.3	2.7	4.0	1.7	34.3	0.7	0.7	0.7	0.7	44.0	21.3	20.0	7.1	7.0	7.0	0
300	109	76	3	22	82	7	28	61	16	49	0	0	0	0	0	0	149	78	50	15	15	15	0
100.0	36.3	25.3	1.0	7.3	27.3	2.3	9.3	20.3	5.3	16.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	49.7	26.0	16.7	5.0	5.0	5.0	0
300	80	59	7	43	108	10	43	43	2	59	108	0	0	0	0	0	159	62	42	28	27	27	0
100.0	26.7	19.7	2.3	14.0	36.0	3.3	14.3	0.7	16.7	36.0	1.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	52.7	20.7	14.0	8.7	8.7	8.7	0

母数=外出する人

性・年齢区分	問18-1 外出での利用交通手段											
	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自転車を運	自転車で家族の運送する目	他人の自家用車に	送迎バス・自動車	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	無回答
全体	895	449	452	53	227	222	65	21	129	178	242	6
調査数	100.0	50.2	50.5	5.8	24.7	24.8	7.3	2.3	14.3	19.3	27.0	0.7
男性 小計	442	194	259	40	184	174	38	13	53	83	120	2
女性 小計	453	255	193	13	143	148	27	10	76	95	122	4
男性55歳～64歳	141	51	68	9	84	84	14	2	13	24	47	0.2
男性65歳～74歳	163	84	107	18	79	81	11	1	9	17	33	-
男性75歳以上	136	59	81	3	62	63	3	2	9	16	29	-
女性55歳～64歳	146	70	81	6	30	48	10	4	19	32	47	-
女性65歳～74歳	165	90	85	4	20	32	6	2	13	21	32	0.7
女性75歳以上	142	66	30	-	46	46	3	1	14	20	30	0.6
東京都北区	300	187	111	12	34	55	12	5	59	123	168	2
埼玉県熊谷市	300	154	170	12	83	83	28	12	30	51	43	0.3
群馬県館林市	295	108	171	28	104	86	25	4	40	44	31	0.3

母数=日常的な買い物で外出する人

性・年齢区分	問19-1 日常的な買物外出での利用交通手段										問19-2 日常的な買物で主に行く所までの所要時間					問19-3 日常的な買物で一緒に行く人								
	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自転車を運	自転車で家族の運送する目	他人の自家用車に	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	無回答	5分以内	6分～10分以内	11分～15分以内	16分～30分以内	31分～60分以内	61分以上	無回答	平均	一人で	家族と	友人と	その他の人	無回答
全体	708	209	251	23	134	51	2	2	20	9	3	181	240	103	136	16	5	24	967.0	487	177	30	6	5
調査数	100.0	29.6	35.6	3.3	19.0	7.2	0.3	0.3	2.8	1.3	0.4	25.7	34.0	14.6	19.3	2.3	0.7	3.2	14.2	69.1	25.1	4.3	0.9	0.7
男性 小計	318	62	115	12	104	28	-	0.3	6	2	0.6	69	113	52	64	2	0	0	450.0	193	117	4	0	0
女性 小計	387	147	136	11	30	42	0.3	0.3	1.4	7	0.3	112	127	51	72	1.8	0.8	3.9	516.0	60.7	36.6	26	0	0
男性55歳～64歳	108	19	28	2	58	13	0.3	0.3	3.6	0.3	0.3	22	39	17	26	0.3	0.3	2	146.0	48	55	3	0	0
男性65歳～74歳	123	28	42	4	41	3	-	-	2	2.8	-	20	36	15	24	1	1	1	182.0	44	50	2	1	1
男性75歳以上	85	16	45	3	32	2	0.8	0.8	1.6	0.3	2.2	21	30	12	17	0.8	0.8	2	121.0	66	33	6	-	-
女性55歳～64歳	139	40	51	5	25	4	1	1	4	3.5	2.2	24	35	14	16	0.5	0.5	4	150.0	72	20	1	1	1
女性65歳～74歳	145	46	64	6	34	5	0.7	0.7	0.7	0.7	-	41	53	19	21	1	1	3	194.0	108	23	7	0	0
女性75歳以上	103	59	21	-	10	11	1	1	3	2	1	39	46	22	27	1	1	2	140.0	77	16	5	0	0
東京都北区	238	137	68	2	47	2	-	-	5	2	0.4	71	64	36	46	13	2	9	352.0	182	39	12	2	3
埼玉県熊谷市	235	51	93	5	48	27	0.4	0.4	2.6	0.3	0.4	68	81	33	45	2	2	4	321.0	160	65	8	1	1
群馬県館林市	234	21	90	16	82	18	0.4	0.4	2.1	0.4	0.4	42	95	34	45	1	1	4	293.0	145	73	10	3	0

母数=ショッピングで外出する人

問20 ショッピングでの外出機会		問20 ショッピングでの外出機会						
全体		ほとんど毎日	週に1回程度	週に2回程度	週に3回程度	月に1回程度	ほとんど出かけない	無回答
調査数	900	11	20	53	92	280	443	1
男性小計	442	6	16	26	43	122	237	0.2
女性小計	458	5	4	27	49	158	206	0.2
性・年齢区分								
男性55歳～64歳	141	2	4	5	10	41	71	
男性65歳～74歳	163	1	7	5	12	29	50	
男性75歳以上	138	4	4	4	10	36	47	
女性55歳～64歳	146	2	2	8	12	33	63	0.7
女性65歳～74歳	167	1	6	7	17	59	78	
女性75歳以上	145	3	3	9	12	22	68	
地域別								
東京都北区	300	1	7	15	31	108	140	
埼玉県熊谷市	300	3	6	20	33	89	159	
群馬県館林市	300	4	12	18	28	89	148	

問20-1 ショッピングでの利用交通手段		問20-2 ショッピングで主に行く所までの所要時間							問20-3 ショッピングで主に行く所までの所要時間									
全体		徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自動車を運ぶ	家族で運転する目的に	他人の自動車に乗る	バス	電車・地下鉄	その他	5分以内	6分～10分以内	11分～15分以内	16分～30分以内	31分～60分以内	61分以上	無回答	平均
調査数	1000	42	104	9	100	68	3	43	76	5	39	118	67	188	31	9	10	10047.0
男性小計	442	9.2	22.8	2.0	10.8	14.9	0.7	9.4	16.7	1.1	8.6	25.9	14.7	40.8	6.8	1.1	2.2	4124.0
女性小計	558	7.4	23.5	1.9	37.3	5.6	0.5	7.8	13.2	2.0	10.8	27.9	13.2	38.2	6.9	1.0	2.0	5923.0
性・年齢区分																		
男性55歳～64歳	141	5	12	2	35	2	1	4	10	1	6	24	15	42	6	1	2	24.1
男性65歳～74歳	163	7	17	2	50	2	1	5	14	1	12	28	12	38	7	1	1	1340.0
男性75歳以上	138	8	17	2	36	7	1	11	15	3	7	25	15	49	5	1	1	1787.0
女性55歳～64歳	146	6	42	1	20	4	1	4	8	6	14	30	10	28	8	2	6	997.0
女性65歳～74歳	167	5	23	2	18	18	2	7	21	1	5	25	15	49	5	1	1	2103.0
女性75歳以上	145	11	12	1	27	1	1	17	14	3	8	19	10	46	6	4	4	881.0
地域別																		
東京都北区	300	10	10	1	5	9	2	13	37	1	18	46	25	45	6	3	2	4202.0
埼玉県熊谷市	300	11	33	0	22	31	1	6	4	2	12	31	17	31	4	1	1	3396.0
群馬県館林市	300	8	39	8	60	21	4	4	4	3	13	58	23	49	3	0	7	2449.0

母数=スポーツ・付き合いで外出する人

問21 スポーツ・趣味・付き合いでの外出機会		問21 スポーツ・趣味・付き合いでの外出機会						
全体		ほとんど毎日	週に1回程度	週に2回程度	週に3回程度	月に1回程度	ほとんど出かけない	無回答
調査数	900	23	77	162	147	149	398	5
男性小計	442	4	35	81	81	163	378	0.6
女性小計	458	3	7	17	18	79	196	0.9
性・年齢区分								
男性55歳～64歳	141	1	9	23	29	33	40	0.2
男性65歳～74歳	163	4	5	16	20	24	28	1.2
男性75歳以上	138	1	8	20	19	14	35	0.6
女性55歳～64歳	146	3	10	15	21	19	58	0.7
女性65歳～74歳	167	2	12	32	23	17	25	1.1
女性75歳以上	145	0	8	17	13	20	39	1.1
地域別								
東京都北区	300	2	18	35	28	25	37	0.7
埼玉県熊谷市	300	10	21	49	47	50	123	0.3
群馬県館林市	300	4	28	55	51	47	119	0.2

問21-1 スポーツ・趣味・付き合いでの利用交通手段		問21-2 スポーツ・付き合いで主に行く所までの所要時間							問21-3 スポーツ・付き合いで主に行く所までの所要時間										
全体		徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自動車を運ぶ	家族で運転する目的に	他人の自動車に乗る	バス	電車・地下鉄	その他	5分以内	6分～10分以内	11分～15分以内	16分～30分以内	31分～60分以内	61分以上	無回答	平均	
調査数	1000	94	169	11	131	27	11	4	25	79	2	83	138	74	164	54	23	21	13109.0
男性小計	442	16	30	2	23	4	2	0	4	14	0	14	24	13	29	9	4	3	8210.0
女性小計	558	9	26	2	35	3	1	0	3	14	0	11	25	21	31	11	7	4	30.2
性・年齢区分																			
男性55歳～64歳	99	9	17	1	46	4	2	0	2	17	0	9	20	16	31	13	7	3	3409.0
男性65歳～74歳	104	9	31	2	42	4	1	0	3	17	0	14	20	16	37	6	7	4	2767.0
男性75歳以上	79	10	29	1	40	3	1	0	1	11	0	13	26	7	35	5	6	3	271.0
女性55歳～64歳	108	17	32	5	16	3	1	3	7	16	1	11	29	5	29	15	2	6	2034.0
女性65歳～74歳	100	15	33	2	22	5	2	4	5	11	0	13	23	8	37	6	3	3	3409.0
女性75歳以上	101	9	42	1	5	6	3	7	17	18	0	19	34	10	10	4	6	1965.0	
地域別																			
東京都北区	198	17	38	4	26	5	4	0	6	33	0	29	14	12	33	21	6	7	5991.0
埼玉県熊谷市	177	31	69	3	47	10	7	0	12	33	0	29	58	25	47	9	7	2	3593.0
群馬県館林市	189	9	37	8	37	5	4	2	5	4	0	36	52	24	51	4	4	1	3525.0

母数=子供や孫の訪問のために外出する人

調査数	問22 子供や孫の家を訪問するための外出機会						平均	
	ほとんど毎日	週に3回程度	週に2回程度	月に1回程度	ほとんど出かけない	無回答		
全体	900	26	14	48	73	209	525	7
男性小計	442	12	6	27	46	104	241	6
女性小計	458	14	8	21	27	105	288	1.4
男性55歳～64歳	141	4	1	9	11	28	88	0.2
男性65歳～74歳	163	6	0.7	5.7	7.8	19.9	61.0	2.2
男性75歳以上	138	3.7	1.8	4.9	12.3	28.8	47.2	1.2
女性55歳～64歳	148	1.4	1.4	8.0	10.9	21.0	56.9	0.7
女性65歳～74歳	167	2.1	1.4	6.2	5.3	9.9	44.1	0.9
女性75歳以上	145	3.6	1.8	3.6	8.4	20.4	62.3	-
東京都北区	300	3.4	2.1	2.8	3.4	18.6	69.0	0.7
埼玉県熊谷市	300	2.0	0.7	3.0	8.7	23.3	60.7	1.5
群馬県碓氷市	300	4.0	2.3	6.3	8.7	25.0	53.3	0.3
群馬県碓氷市	300	2.7	1.7	6.0	7.0	21.3	61.0	0.3

調査数	問22-1 子供や孫の家までの利用交通手段										問22-2 主に行く子供や孫の家までの所要時間					平均			
	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自転車で家族の運転する自動車	他人の自家用車に乗る	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	無回答	5分以内	6分～10分以内	11分～15分以内	16分～30分以内	31分～60分以内		61分以上	無回答	
全体	368	37	66	5	98	70	9	10	66	4	2	64	47	33	89	76	43	10	12601.0
男性小計	195	16	36	1.0	85	19	3	2.7	17.9	1.1	0.5	12.8	10.6	24.2	20.7	11.7	2.7	35.2	
女性小計	173	21	30	1.0	43.6	9.7	1.5	2.1	13.3	1.5	0.5	17.4	14.4	22.1	20.5	10.8	1.0	6382.0	
男性55歳～64歳	52	2	4	1.7	7.3	29.5	0.6	3.5	3.5	0.6	0.6	17.3	6.4	26.6	20.8	12.7	4.6	62019.0	
男性65歳～74歳	84	3.6	7.7	1.7	61.5	9.6	1.9	1.9	15.4	0.8	1.7	13.5	23.1	25.0	19.2	13.5	1.1	2001.0	
男性75歳以上	59	0.8	20.2	1.1	52.4	7.1	2.4	2.4	7.1	1.6	1.6	18.7	17.7	20.2	21.4	8.3	1.2	38.5	
女性55歳～64歳	66	11.9	25.4	3.4	15.3	13.6	3.4	20.3	5.1	1.7	1.7	18.6	10.2	22.0	20.3	11.9	1.7	1980.0	
女性65歳～74歳	63	7.9	9.1	1.5	16.7	30.3	1.5	1.5	30.3	1.5	1.5	10.6	12.1	18.2	22.7	27.3	4.3	3481.0	
女性75歳以上	44	11.9	18.2	1.4	31.8	15.9	9.1	4.5	15.9	1.4	1.4	20.5	13.6	36.4	13.6	2.3	4.2	971.0	
東京都北区	113	16	7	11	17.7	20	3.5	6.2	41.6	0.9	1.2	14.2	7.1	21.2	34.9	17.7	2.3	5011.0	
埼玉県熊谷市	139	19	39	0.7	23.0	21.8	3.1	3.1	10.1	2.2	0.7	20.3	17.3	22.3	12.9	11.9	2.2	4567.0	
群馬県碓氷市	116	2	23	3.4	47.4	17.2	0.9	4.3	4.3	0.9	0.9	16.4	12.9	15.9	29.3	16.4	3.4	3023.0	

母数=事務的な用事で外出する人

調査数	問23 銀行など事務的な用事での外出機会						平均	
	ほとんど毎日	週に3回程度	週に2回程度	月に1回程度	ほとんど出かけない	無回答		
全体	900	8	17	70	219	309	276	0.1
男性小計	442	5	10	38	117	146	123	0.1
女性小計	458	3	7	32	102	163	151	0.2
男性55歳～64歳	141	0.7	1.5	7.0	22.3	35.6	33.0	-
男性65歳～74歳	163	1.4	2.1	4.3	27.7	34.8	29.1	0.7
男性75歳以上	138	0.6	2.5	15.3	26.4	31.9	23.3	-
女性55歳～64歳	146	1.3	3.3	5.7	35.9	45.9	46.8	-
女性65歳～74歳	167	4.4	2.2	5.1	25.4	32.6	33.3	-
女性75歳以上	145	3.4	2.2	6.0	25.1	37.1	29.9	-
東京都北区	300	0.3	4.3	9.7	26.0	31.0	28.7	-
埼玉県熊谷市	300	1.7	1.0	5.7	24.3	37.0	30.3	-
群馬県碓氷市	300	0.7	0.3	8.0	22.7	35.0	33.0	0.3

調査数	問23-1 銀行など事務的な用事での利用交通手段										問23-2 事務的な用事で主に行く所までの所要時間					平均		
	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自転車で家族の運転する自動車	他人の自家用車に乗る	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	無回答	5分以内	6分～10分以内	11分～15分以内	16分～30分以内	31分～60分以内		61分以上	無回答
全体	623	171	243	24	201	20	2	19	13	2	162	248	86	108	7	5	7	7944.0
男性小計	316	62	127	14	92	3	1	7	8	1	81	139	38	48	5	2	3	3944.0
女性小計	307	109	116	10	33	17	1	2	2	1	81	109	48	60	2	0	4	4000.0
男性55歳～64歳	99	23	24	3	44	1	1	2	3	1	30	39	12	15	2	1	1	1148.0
男性65歳～74歳	125	22	55	5	37	1	1	2	2	1	32	62	11	11	2	1	1	1325.0
男性75歳以上	92	17	44	4	29.6	0.8	0.8	1.6	1.6	1.1	25.6	49.6	13.6	11.2	3	2	2	1471.0
女性55歳～64歳	120	27	54	3	28	5	4	4	4	2	36	41	20	20	3	2	2	1487.0
女性65歳～74歳	117	42	44	4	20.8	4.2	3	3	1.7	2	30	34.2	16.7	16.7	0.8	0.8	0.8	1492.0
女性75歳以上	70	35.9	37.6	6.0	6.0	7.7	0.9	3.4	1.7	1	25.6	41.8	13.7	15.4	1	1	1	1021.0
東京都北区	214	113	69	4	2.3	0.9	1.1	5.7	1.4	1.4	21.4	27.1	17.1	31.2	1.4	1.4	1.4	2888.0
埼玉県熊谷市	209	42	103	3	36	7	1	4.9	0.5	1.0	32.2	36.9	13.1	12.8	1.9	1.9	1.9	2715.0
群馬県碓氷市	200	16	71	13	84	11	2	4.3	0.8	1.0	21.5	43.5	18.0	36	31	15.5	1.0	2341.0

母数 = 町内の集まりで外出する人

調査数	問24 町内の集まりでの外出する機会				問24-1 町内の集まりで外出する時の利用交通手段										問24-2 町内の集まりで主に行く所までの所要時間				問24-2 町内の集まりで主に行く所までの所要時間					
	ほとんど毎日	週に3回程度	週に2回程度	月に1回程度	ほとんど出かけない	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自動車を運転	家族で送迎する自動車	他人の自動車に同乗して	送迎バス・自動車	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	無回答	5分以内	6分～10分以内	11分～15分以内	16分～30分以内	31分～60分以内	61分以上	無回答
900	5	18	39	79	174	585	315	119	3	36	4	3	9	1	6	123	108	32	33	3	2	14	3230.0	
100.0	0.6	2.0	4.3	8.8	19.3	65.0	100.0	40.0	1.0	11.4	1.3	1.0	3.0	1.0	1.0	39.0	34.3	10.2	10.9	1.0	0.6	4.4	10.7	
442	2	9	20	49	84	284	158	52	3	26	2	1	1	1	1	68	56	11	12	1	10	1334.0		
100.0	0.5	2.0	4.5	9.7	19.0	64.3	100.0	32.4	1.3	16.3	1.3	0.9	0.6	0.6	1.3	43.0	35.4	7.0	7.6	0.6	6.3	9.0		
458	3	9	19	38	90	301	157	74	1	10	1	1	1	1	1	55	52	21	21	1	3	1896.0		
100.0	0.7	2.0	4.1	7.9	19.7	65.7	100.0	47.1	33.8	6.4	1.3	1.3	4.5	0.6	1.3	35.0	33.1	13.4	13.4	1.3	2.3	12.4		
141	1	1	2	8	27	103	38	13	1	11	1	2	1	1	1	21	21	2	2	1	1	264.0		
100.0	0.7	1.4	2.6	5.7	19.1	73.0	100.0	34.3	28.9	2.6	2.6	1	1	1	1	55.3	28.9	5.3	5.3	1	1	7.3		
163	1	1	1	1	30	101	62	18	1	1	1	1	1	1	1	27	22	4	5	1	1	523.0		
100.0	0.6	0.6	0.8	1.0	18.4	62.0	100.0	29.0	45.2	1.6	1.7	1	1	1	1	43.5	35.5	6.5	8.1	1	1	9.0		
138	0	1	1	1	26	80	58	27	1	1	1	1	1	1	1	20	23	5	5	1	1	547.0		
100.0	0.7	5.8	3.6	12.3	19.6	58.0	100.0	36.2	46.6	1.7	6.3	1.7	1	3.4	34.5	39.7	8.6	8.6	1.7	1	6.9	10.1		
146	1	3	3	8	23	104	42	9	1	1	1	1	1	1	1	16	13	6	4	1	1	530.0		
100.0	0.7	2.1	4.3	8.8	15.8	71.2	100.0	45.2	31.0	16.7	2.4	1	2.4	2.4	38.1	31.0	14.3	9.5	4.4	2.4	4.6	13.3		
167	1	2	5	15	34	110	57	26	2	5	1	1	1	1	1	26	21	4	3	1	1	610.0		
100.0	0.6	1.2	3.0	9.0	20.4	65.9	100.0	45.6	42.1	5.3	1.8	1.8	1.8	3.5	45.9	36.9	7.0	8.8	1	1.8	1	10.7		
145	1	1	1	1	33	87	58	29	1	1	1	1	1	1	1	13	18	11	12	2	2	756.0		
100.0	0.7	2.8	4.8	9.0	22.8	60.0	100.0	50.0	27.6	1.7	1.7	10.3	1.7	3.4	22.4	31.0	19.0	20.7	3.4	3.4	3.4	13.5		
300	1	3	4	13	45	217	83	58	1	1	1	1	1	1	1	29	28	10	7	2	2	1047.0		
100.0	0.3	3.0	4.0	5.3	15.0	72.3	100.0	67.3	15.7	1.2	1.2	1.2	6.0	3.6	3.6	33.7	12.0	8.4	2.4	2.4	6.0	13.4		
300	1	3	5	13	31	188	114	33	2	1	1	1	1	1	1	41	43	12	14	1	1	1144.0		
100.0	1.0	1.7	4.3	10.3	20.7	62.0	100.0	28.9	48.2	1.8	2.6	4.4	0.9	1.8	36.0	37.7	10.5	12.3	1	1	3.4	10.4		
300	1	4	4	14	32	182	118	37	5	2	1	1	1	1	1	53	37	10	12	1	1	1039.0		
100.0	0.3	1.3	4.7	10.7	22.3	60.7	100.0	31.4	43.2	0.8	21.2	0.8	1	1	0.8	44.3	31.4	8.9	10.2	1	1	4.3	9.2	

母数 = 通院のため外出する人

調査数	問25 通院のための外出機会				問25-1 通院のための利用交通手段													問25-2 通院のために行く所までの所要時間				問25-2 通院のために行く所までの所要時間			
	ほとんど毎日	週に3回程度	週に2回程度	月に1回程度	ほとんど出かけない	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自動車を運転	家族で送迎する自動車	他人の自動車に同乗して	送迎バス・自動車	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	無回答	5分以内	6分～10分以内	11分～15分以内	16分～30分以内	31分～60分以内	61分以上	無回答	平均
900	30	87	254	248	253	646	149	172	22	108	68	5	31	39	44	3	4	136	188	100	157	42	13	19	1120.0
100.0	3.3	9.7	28.2	27.6	28.1	100.0	23.1	26.6	3.4	16.7	10.9	0.2	4.8	6.0	6.8	0.6	0.6	21.1	29.1	29.1	24.3	6.3	2.0	1.3	17.9
442	12	39	107	128	145	296	45	85	14	86	17	2	2	18	20	2	2	62	88	48	71	20	5	2	5254.0
100.0	2.7	8.8	24.2	28.5	32.8	100.0	15.2	28.7	4.7	29.1	5.7	0.3	0.7	5.3	5.3	0.7	0.7	20.3	29.7	16.4	24.0	6.8	1.7	0.7	17.9
458	3	15	48	147	122	350	104	87	2	23	5	3	25	21	24	2	2	74	100	52	86	22	8	8	5866.0
100.0	3.3	10.5	32.1	26.6	23.6	100.0	29.7	24.9	2.3	6.3	14.6	0.9	7.1	6.0	6.9	0.9	0.9	21.1	28.6	14.9	24.6	6.3	2.3	2.3	17.2
141	2	2	10	33	57	84	20	19	1	38	1	1	1	1	4	4	1	20	28	28	16	4	2	2	1418.0
100.0	1.4	1.4	7.1	23.4	40.4	100.0	20.4	22.6	1.2	42.9	1.2	1	1.2	4.8	4.8	1	1	23.8	34.5	14.3	19.0	4.8	2.4	1.2	17.1
163	1	1	1	1	48	151	11	13	3	36	1	1	1	1	6	10	1	22	33	33	23	8	3	3	1839.0
100.0	1.3	1.3	11.7	28.2	31.3	100.0	11.7	28.8	6.3	32.4	5.4	0.9	0.9	5.4	9.0	1	1	19.8	29.7	17.1	23.4	8.1	0.3	0.9	16.7
138	1	1	1	1	37	101	10	15	34	6	14	1	2	2	5	6	1	20	29	29	29	7	2	2	1997.0
100.0	5.1	5.1	7.2	24.6	26.8	100.0	14.9	33.7	5.9	13.9	9.9	1.0	4.0	7.9	5.9	1.0	1.0	19.8	25.7	16.8	28.7	6.9	2.0	1	19.8
146	2	7	15	32	52	94	24	26	2	18	8	1	2	4	4	1	1	24	29	29	19	7	3	3	1609.0
100.0	1.4	4.8	10.3	21.9	35.6	100.0	25.5	27.7	2.1	19.1	8.9	1	2	4	8.9	1	1	25.5	30.9	8.9	20.2	7.4	3	4	17.9
167	2	2	10	22	32	138	37	44	4	6	1	1	1	1	9	9	1	31	35	35	37	5	5	5	2197.0
100.0	4.2	4.2	10.2	41.9	19.2	100.0	27.4	32.6	4.4	3.0	12.6	0.7	5.9	6.7	5.9	0.7	0.7	23.0	25.9	14.8	27.4	5.9	1	1	16.3
145	9	16	45	47	24	121	43	17	1	26	2	1	1	1	6	6	1	15.7	19	39	24	30	3	3	2060.0
100.0	6.2	11.0	31.0	32.4	16.6	100.0	35.5	14.0	1	21.5	2	1	12.4	6.6	6.6	1.7	1.7	15.7	29.6	19.8	24.8	5.9	2.3	1.7	17.3
300	12	30	97	73	83	216	89	35	1	4	13	1	15	30	31	1	1	47	61	61	52	25	3	3	3788.0
100.0	4.0	3.0	9.7	24.3	27.7	100.0	39.4	16.2	1.9	3.4	6.0	1	6.5	13.9	14.4	0.5	0.5	21.8	28.2	11.6	24.1	11.6	0.6	1.8	17.9
300	2	3	10	30	83	213	48	74	3	32	33	1	3	4	8	8	1	56	57	29	52	11	6	6	3638.0
100.0	2.3	3.3	10.0	27.7	29.0	100.0	21.6	34.7	3.3	15.0	15.3	1	4.2	4.2	3.8	0.5	0.5	26.3	26.8	13.6	24.4	5.2	2.8	0.3	17.2
300	11	29	99	74	83	217	18	63	11	73	22	1	15	15	5	5	1	33	70	70	53	6	6	6	3694.0
100.0	3.7	2.7	9.3	24.0	27.7	100.0	8.3	29.0	5.1	33.6	10.1	0.5	1.8	6.8	2.3	0.5	1.8	15.2	32.3	21.2	24.4	2.8	2.3	1.8	17.3

母数＝家族の送迎のため外出する人

調査数	問26 家族の送迎のための外出機会						無回答
	ほとんど毎日	週に1〜2回程度	週に2〜3回程度	月に1〜2回程度	月に1回程度	ほとんど出かけない	
900	17	7	14	20	26	813	3
100.0	1.9	0.8	1.6	2.2	2.9	90.3	0.3
442	0	3	0	0	16	394	
100.0	2.0	0.7	0	0	3.6	89.1	
458	9	4	5	5	10	419	9
100.0	1.7	0.9	1.1	1.1	2.2	91.5	0.7
141	3	1	3	2	8	122	
100.0	2.1	0.7	2.1	1.4	5.7	86.5	
163	4	1	5	3	4	147	
100.0	2.5	0.6	3.1	1.9	2.5	87.1	
138	1	1	1	0	4	130	
100.0	0.7	0.7	0.7	0	2.9	94.2	
146	3	2	4	5	6	127	
100.0	2.1	1.4	2.7	3.4	4.1	87.0	0.7
167	5	0	1	2	4	151	
100.0	3.0	0.6	0.6	1.2	2.4	90.4	1.2
145	1	0	1	1	2	141	
100.0	0.7	0	0.7	0.7	1.4	97.2	
300	5	0	2	3	6	282	
100.0	1.7	0	0.7	1.0	2.0	94.0	0.3
300	6	3	3	6	9	273	
100.0	2.0	1.0	1.0	2.0	3.0	91.0	
300	6	3	9	9	11	258	
100.0	2.0	1.0	3.0	3.0	3.7	86.0	0.7
地域別							
東京都北区	5	0	2	3	6	282	
埼玉県熊谷市	6	3	3	6	9	273	
群馬県館林市	2	0	1	1	1	258	
群馬県館林市	6	3	9	9	11	258	
群馬県館林市	2	0	1	1	1	258	

全体	問26-1 家族の送迎のための利用交通手段										問26-2 家族の送迎のため主に行く場所までの所要時間				問26-3 家族の送迎のために行く場所までの所要時間
	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自動車を運転して家族の運転する自家用車	送迎バス・自動車	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	5分以内	6分〜10分以内	11分〜15分以内	16分〜30分以内	31分〜60分以内	61分以上
84	13	16	1	43	1	1	3	3	23	25	13	19	4	1	1266.0
100.0	15.3	19.0	1.2	51.2	1.2	1.2	3.6	3.6	27.4	29.9	14.3	22.6	4.8	1.2	153.1
48	16	12	3	31	1	1	1	1	14	13	9	8	3	3	751.0
100.0	16.7	12.5	3.1	64.5	2.1	2.1	1.0	1.0	14.4	13.3	18.9	16.7	6.3	2.1	15.8
36	13	10	1	12	1	1	3	3	9	9	3	11	1	1	515.0
100.0	13.9	27.8	2.8	33.3	1.1	1.1	8.3	8.3	25.0	33.3	8.3	30.6	2.8	1.1	14.3
19	15	10	2	14	1	1	1	1	31	26	5	2	5	1	255.0
100.0	15.8	10.3	2.6	73.7	1.6	1.6	1.0	1.0	31.6	26.3	4.9	10.5	5.3	1.0	13.4
21	4	9	1	16	1	1	1	1	33	33	4	19	4	1	343.0
100.0	4.8	9.5	2.2	76.2	4.8	4.8	1.0	1.0	33.3	33.3	4.9	19.0	4.8	1.0	18.3
100	50	25	1	12	1	1	1	1	12	12	37	25	2	1	153.0
100.0	50.0	25.0	1.0	12.0	1.0	1.0	1.0	1.0	12.0	12.0	37.0	25.0	2.0	1.0	19.1
18	11	16	2	10	1	1	1	1	27	38	11	22	4	1	211.0
100.0	11.1	16.7	2.2	55.6	1.1	1.1	5.6	5.6	27.8	38.9	11.1	22.2	4.4	1.1	11.7
14	2	5	1	12	1	1	1	1	28	35	7	21	3	1	208.0
100.0	21.4	35.7	7.1	14.3	1.4	1.4	7.1	7.1	28.6	35.7	7.1	21.4	3.7	1.4	14.9
100	4	50	1	1	1	1	1	1	22	40	1	100	1	1	95.9
100.0	4.0	50.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	22.0	40.0	1.0	100.0	1.0	1.0	23.9
17	7	11	2	2	1	1	3	3	5	2	2	5	3	3	366.0
100.0	41.2	11.8	5.9	11.8	5.9	5.9	17.6	17.6	29.4	11.8	11.8	29.4	17.6	17.6	21.5
27	18	22	1	15	1	1	1	1	33	25	11	3	7	1	357.0
100.0	18.5	22.2	0.7	55.6	3.7	3.7	1.0	1.0	33.3	25.0	11.1	7.7	3.7	1.0	13.2
40	2	8	1	26	1	1	1	1	22	16	7	17	5	1	543.0
100.0	2.5	20.0	2.5	65.0	10.0	10.0	4.0	4.0	22.0	16.0	17.5	17.5	5.0	2.5	13.0

母数＝旅行で外出する人

調査数	問27 旅行での外出機会						無回答
	週に1回以上	月に2〜3回程度	月に1回程度	年に数回程度	年に1回程度	まったく出かけない	
900	4	23	67	403	208	195	
100.0	0.4	2.6	7.4	44.8	23.1	21.7	
442	3	14	44	199	105	77	
100.0	0.7	3.2	10.0	45.0	23.8	17.4	
458	9	9	23	204	103	118	
100.0	0.2	2.0	5.0	44.5	22.5	25.8	
141	1	5	18	61	40	17	
100.0	0.7	3.5	12.8	43.3	28.4	12.1	
163	2	2	16	88	37	21	
100.0	1.2	1.2	9.8	52.1	22.7	12.9	
138	1	7	10	53	28	39	
100.0	0.7	5.1	7.2	38.4	20.3	28.3	
146	1	6	13	77	30	19	
100.0	0.7	4.1	8.9	52.7	20.5	13.0	
167	1	3	4	68	41	38	
100.0	0.6	1.8	2.4	46.1	24.6	22.8	
145	1	1	4	46	32	61	
100.0	0.7	0.7	2.8	31.7	22.1	42.1	
300	2	12	22	138	62	64	
100.0	0.7	4.0	7.3	46.0	20.7	21.3	
300	2	8	28	134	71	57	
100.0	0.7	2.7	9.3	44.7	23.7	19.0	
300	1	3	17	131	75	74	
100.0	0.3	1.0	5.7	43.7	25.0	24.7	
地域別							
東京都北区	2	10	22	138	62	64	
埼玉県熊谷市	2	8	28	134	71	57	
群馬県熊谷市	2	2	9	44	23	19	
群馬県熊谷市	1	3	17	131	75	74	
群馬県熊谷市	1	3	17	131	75	74	

全体	問27-1 レジャー・観光のための利用交通手段										問27-2 最近行った旅行先までの所要時間				問27-3 最近行った旅行で一緒に行った人							
	徒歩だけ	自転車	原付・自動二輪車	自分で自動車を運転して家族の運転する自家用車	送迎バス・自動車	タクシー	バス	電車・地下鉄	その他	5分以内	6分〜10分以内	11分〜15分以内	16分〜30分以内	31分〜60分以内	61分以上	平均	一人で	家族と	友人と	町内会・老人会	その他	無回答
705	8	11	3	78	125	35	84	24	174	161	21	289	217	143	73	2497.0	21	289	217	143	73	0.1
100.0	1.1	1.6	0.4	11.1	17.7	5.0	11.9	3.4	24.7	22.8	3.0	41.0	30.8	20.3	10.4	3.8	3.0	41.0	30.8	20.3	10.4	0.1
365	6	7	0	72	38	22	35	8	86	88	18	164	92	68	41	1266.0	4	164	92	68	41	
100.0	1.6	1.9	0	19.7	10.4	6.0	9.6	2.2	23.6	24.1	4.9	44.9	25.2	18.6	11.2	1231.0	1.1	44.9	25.2	18.6	11.2	
340	0	2	0	8	87	13	14	1	88	73	0	125	125	75	3	401.0	0	125	125	75	3	0.3
100.0	0.6	0.6	0	2.3	25.6	3.8	4.1	0.3	25.9	21.5	0	36.8	36.8	22.1	0.3	401.0	0	125	125	75	3	0.3
124	0	3	1	40	4	9	5	1	24	25	5	62	38	11	14	530.0	4	62	38	11	14	
100.0	0.8	3.2	0.8	32.3	3.2	7.3	4.0	0.8	19.4	28.2	4.0	50.0	30.6	8.3	11.3	530.0	3.2	50.0	30.6	8.3	11.3	
142	3	3	1	22	14	9	15	1	40	34	7	58	36	25	21	335.0	2	58	36	25	21	
100.0	2.1	2.1	0.7	15.5	9.9	6.5	10.6	0.7	28.2	23.9	5.0	40.8	25.4	17.6	14.8	335.0	1.4	40.8	25.4	17.6	14.8	
99	2	3	2	10	19	4	15	2	22	19	6	44	18	32	6	509.0	2	44	18	32	6	
100.0	2.0	3.0	2.0	10.1	19.2	4.0	15.2	2.0	22.2	19.2	6.1	44.4	18.2	32.3	6.1	509.0	2.0	44.4	18.2	32.3	6.1	
127	0	3	1	5	35	6	11	4	30	31	4	53	54	12	14	487.0	0	53	54	12	14	0.8
100.0	0.8	2.4	0.8	3.9	27.6	4.7	8.7	3.1	23.9	24.4	3.1	41.7	42.5	9.2	11.0	487.0	0	53	54	12	14	0.8
129	1	1	1	23	7	7	20	9	33	33	3	44	35	23	13	285.0	0	44	35	23	13	
100.0	0.8	0.8	0.8	17.8	5.4	5.4	15.5	6.9	25.9	25.9	2.3	34.1	42.5	17.8	10.1	285.0	0	44	35	23	13	
84	1	1	1	24	1	1	18	1	25	9	1	28	16	40	5	509.0	1	28	16	40	5	
100.0	1.2	1.2	1.2	28.6	1.2	1.2	21.4	1.2	29.8	10												

性・年齢区分	問28 自由時間の過ごし方（複数回答）										問29 家庭で分担している役割											
	ラジオ・テレビを聞く	休養・休息をとる	新聞・雑誌・週刊誌を読む	読書をする	散歩・ジョギング・サイクリング・登山・スキー・ゴルフ・釣り・遊園地・水族館・博物館・美術館・映画館・動物園・公園・スポーツをする	外に出かける	旅行・ドライブ・ハイキング・キャンプ	ゲームをする	パソコン・ワープロ・ワープロソフト	その他	家事	家事の手伝い	子供の世話	家族の看病・介護	家族の送迎	買物	留守番	その他	特になし	無回答		
全体	900	428	513	144	217	50	35	45	283	74	218	83	332	194	91	25	38	303	284	49	248	0.1
男性 小計	442	349	274	82	88	17	28	39	130	49	119	41	53	102	31	42	33	98	109	54	276	0.1
女性 小計	458	79	239	62	129	33	17	6	29	26	99	42	120	23	70	13	5	22	175	7	184	0.2
男性55歳～64歳	141	109	77	22	28	4	13	5	42	16	48	7	15	34	9	8	31	23	10	70	14.0	0.7
男性65歳～74歳	163	127	81	33	42	2	3	3	29	11	34	7	10	6	6	5	22	16	3	49	15.6	0.6
男性75歳以上	138	117	64	20	25	4	4	3	30	14	30	7	12	23	11	9	23	30	9	36	36.9	0.6
女性55歳～64歳	146	113	62	27	28	3	8	13	38	7	21	16	13	23	4	2	20	28	37	10	54	7.2
女性65歳～74歳	167	141	79	23	46	1	2	2	43	8	33	6	15	19	22	9	11	101	51	8	5	19.0
女性75歳以上	148	123	71	13	34	3	2	0	37	4	13	18	59	28	28	7	6	73	54	5	3.4	28.8
東京都北区	300	232	144	50	66	33	17	1	25	2	9	12	37	31	6	1	21	48	2	2	21.4	0.3
埼玉県熊谷市	300	261	149	49	70	11	3	3	33	9	28	3	38	19	7	3	0	99	67	19	100	33.3
群馬県館林市	300	239	135	43	81	6	9	11	86	28	58	18	102	68	42	10	21	90	106	18	76	25.3

母数＝家庭で分担する役割がある人

性・年齢区分	調査数	問29.1 分担する役割に負担を感じる程度		
		非常に負担	やや負担	あまり負担でない
全体	653	40	121	486
男性 小計	259	13	27	217
女性 小計	394	27	94	269
男性55歳～64歳	72	6	5	61
男性65歳～74歳	103	5	6	86
男性75歳以上	84	3	11	69
女性55歳～64歳	141	9	34	97
女性65歳～74歳	139	6	24	109
女性75歳以上	114	7	24	83
東京都北区	201	12	48	139
埼玉県熊谷市	227	13	39	175
群馬県館林市	225	5	34	172

全体	問30 近所付き合いの内容						問31 自宅周辺の交通の便への満足				問32 自宅周辺の交通手段への不満								
	おこなう	相談ごとをする	家事を助け合う	気配りをする	物たりたりする	外で立ち話をする	会った時に挨拶する	その他	無回答	十分満足	ほぼ満足	やや不満	非常に不満	無回答	十分満足	ほぼ満足	やや不満	非常に不満	無回答
900	343	130	28	139	493	482	431	20	4	246	450	161	41	2	63	298	420	116	3
100.0	38.1	14.4	3.1	15.3	54.8	53.6	47.9	2.2	0.4	27.3	50.0	17.9	4.6	0.2	7.0	33.1	46.7	12.9	0.3
100.0	44.2	10.7	5.1	11.3	19.0	19.2	25.1	9	3	124	228	73	16	1	29	155	202	55	1
100.0	45.8	24.2	21.9	11.3	43.0	43.4	56.6	2.0	0.7	28.1	51.6	16.5	3.6	0.2	6.6	35.1	45.7	12.4	0.2
100.0	51.5	23.6	13.6	17.9	30.3	29.0	18.0	1.1	0.2	122	202	89	5	0.2	34	142	218	16.3	0.2
100.0	58.4	26	13	17	20	19	13	2.4	0.2	26.6	48.3	19.2	5.9	0.2	7.4	31.2	47.6	13.3	0.2
100.0	66.4	18.4	9.2	14.2	41.9	36.2	59.6	2	0.7	27.7	48.2	19.9	4.3	0.2	9.2	38.3	41.8	10.9	0.2
100.0	71.7	35	17	14	19	17	92	1.8	0.2	46	76	32	8	0.6	11	60	72	20	0.2
100.0	77.9	33	10	10	46	43	56.4	1.8	0.2	28.2	46.6	19.6	4.9	0.6	6.7	36.8	44.2	12.3	0.2
100.0	82.3	33	21	14	20	16	70	2.2	0.2	39	84	13	1.2	0.2	5	41	51	14.9	0.7
100.0	84.8	46.4	23.2	15.2	40.6	50.7	54.3	2.2	1.4	28.3	60.9	9.4	1.4	0.2	3.6	29.7	51.4	14.9	0.7
100.0	90.9	49.5	24	16	29	91	100	64	4	43	70	22	5	0.2	12	51	70	13	0.3
100.0	99.5	53	16	19	62	68.5	43.8	4.7	0.2	29.3	50.0	15.1	5.9	0.2	8.2	34.9	47.3	8.3	0.3
100.0	99.5	53	16	19	62	68.5	43.8	4.7	0.2	29.3	50.0	15.1	5.9	0.2	8.2	34.9	47.3	8.3	0.3
100.0	99.5	53	16	19	62	68.5	43.8	4.7	0.2	29.3	50.0	15.1	5.9	0.2	8.2	34.9	47.3	8.3	0.3
100.0	99.5	53	16	19	62	68.5	43.8	4.7	0.2	29.3	50.0	15.1	5.9	0.2	8.2	34.9	47.3	8.3	0.3
100.0	99.5	53	16	19	62	68.5	43.8	4.7	0.2	29.3	50.0	15.1	5.9	0.2	8.2	34.9	47.3	8.3	0.3

問33 高齢化に対する意識

調査数	1 人生は歳をとるにつれて悪くなる			2 老年と同様に元気がある			3 歳をとって役立たずになった			4 歳をとることは若い時に考えていたよりよかった							
	よくある	たまにある	無回答	よくある	たまにある	無回答	よくある	たまにある	無回答	よくある	たまにある	無回答					
900	12.1	16.2	33.5	28.1	10.4	18.1	37.7	23.5	3.3	13.5	22.2	25.2	11.7	17.4	35.4	25.0	4.4
100.0	13.4	18.0	37.2	31.2	11.6	20.1	41.3	26.1	0.3	15.0	25.8	28.0	13.1	19.3	39.3	27.8	0.4
442	6.2	8.7	15.5	13.7	5.8	8.8	16.1	11.1	1.1	5.8	11.7	13.0	8.5	10.5	17.0	12.7	2.2
100.0	14.0	19.7	35.1	31.0	12.7	19.9	42.1	25.1	0.2	13.1	26.9	29.4	13.1	19.2	38.5	28.7	0.6
458	5.8	7.5	14.0	14.4	4.8	9.3	19.1	12.4	2.2	7.7	11.5	12.2	8.9	10.4	18.4	12.3	2.2
100.0	12.9	16.4	31.4	31.4	10.5	20.3	41.7	27.1	0.4	16.8	25.1	26.6	13.1	19.4	40.2	26.9	0.4
141	1.8	2.6	5.2	4.4	2.3	2.6	5.8	3.3	1.0	1.0	3.0	4.2	1.7	2.5	5.9	3.9	0.7
100.0	12.8	18.4	36.9	31.2	16.3	18.4	41.1	23.4	0.7	7.1	21.3	29.8	11.1	17.7	41.8	27.1	0.7
163	2.4	3.0	5.7	5.2	1.8	3.4	6.9	4.2	1.1	1.8	4.3	5.4	2.0	3.7	6.0	4.6	1.1
100.0	14.7	18.4	35.0	31.9	11.0	20.9	42.3	25.6	1.1	11.0	26.4	33.1	12.3	22.7	36.8	28.2	1.1
138	2.0	3.1	4.6	4.1	1.5	2.8	5.9	3.6	1.1	3.0	4.4	3.4	2.1	2.3	5.1	4.2	1.1
100.0	14.5	22.5	33.3	29.7	10.9	20.3	42.8	26.1	1.1	21.7	31.9	24.6	15.2	16.7	37.0	30.4	0.7
146	1.3	2.2	6.0	5.1	2.5	3.9	4.5	3.6	1.1	1.5	2.5	4.1	1.7	3.3	5.9	3.6	1.1
100.0	8.9	15.1	41.1	34.9	17.1	26.7	30.8	24.7	0.7	10.3	17.1	28.1	11.6	22.6	40.4	24.7	0.7
167	2.3	2.6	6.6	5.2	6.1	12.3	8.2	4.1	2.1	2.1	5.1	4.4	2.0	3.2	6.3	5.1	1.1
100.0	13.3	15.9	39.1	31.1	6.6	19.2	49.1	24.9	0.6	12.6	30.5	26.3	12.0	19.2	37.1	30.5	0.6
145	2.3	2.7	5.4	4.1	1.2	2.2	6.4	4.7	1.1	4.1	3.9	3.7	2.3	2.4	6.2	3.6	1.1
100.0	15.9	18.6	37.2	28.3	8.3	15.2	44.1	32.4	1.1	28.3	26.9	25.5	15.9	16.6	42.8	24.8	1.1
300	2.3	6.1	11.7	9.8	3.7	6.0	12.7	7.5	1.1	2.3	8.1	9.1	3.2	6.8	12.0	7.9	1.1
100.0	7.7	20.3	39.0	32.7	12.3	20.0	42.3	25.0	0.3	7.7	27.0	30.3	10.7	22.7	40.0	26.3	0.3
300	5.2	5.2	10.5	9.1	3.7	7.0	11.7	7.6	1.1	5.9	8.4	7.1	4.5	6.0	9.8	9.5	1.1
100.0	17.3	17.3	35.0	30.3	12.3	23.3	39.0	25.3	1.1	19.7	28.0	23.7	15.0	20.0	32.7	31.7	0.2
300	4.9	4.9	11.3	9.2	3.0	5.1	13.3	8.4	2.2	5.3	6.7	9.0	4.1	4.6	13.6	7.6	1.1
100.0	15.3	16.3	37.4	30.7	10.0	17.0	44.3	28.0	0.2	17.1	22.3	30.0	13.7	15.3	45.3	25.3	0.3

問34 外出する機会

調査数	1 家にいてもつまらないうつへ出かけること			2 健康や体力維持のため外を歩くこと			3 街の様子を知るために外出すること			4 友人や知人とお話するため外出すること			5 特用車はないが気分転換に外出すること			6 千世や孫の遊びに一緒について行くこと			7 買物や郵便を出す等、用事を頼まれ外出すること					
	よくある	たまにある	無回答	よくある	たまにある	無回答	よくある	たまにある	無回答	よくある	たまにある	無回答	よくある	たまにある	無回答	よくある	たまにある	無回答						
900	10.1	32.7	46.8	4.4	30.8	33.0	25.9	5.1	10.9	32.1	46.7	3.3	20.0	43.5	26.2	4.4	8.9	24.3	55.4	1.4	21.5	37.5	30.8	2.2
100.0	11.2	36.3	52.0	0.4	34.0	36.7	28.8	0.6	12.1	35.7	51.9	0.3	22.2	48.3	29.1	0.4	9.9	27.0	61.6	1.6	23.8	41.7	34.2	0.2
442	4.7	16.3	23.0	0.2	15.4	16.3	12.3	0.6	5.6	17.3	21.1	2.2	8.1	21.3	14.6	3.3	4.9	12.2	26.4	7.7	10.6	20.3	15.2	1.1
100.0	10.6	36.9	52.0	0.2	34.8	36.9	27.8	0.6	12.7	39.1	47.7	0.5	18.3	48.2	33.0	0.7	11.1	27.6	59.7	1.6	24.0	45.9	29.9	0.2
455	5.4	16.4	23.6	0.4	15.2	16.7	13.6	0.7	5.3	14.8	25.6	1.1	11.9	22.2	11.6	2.2	4.0	12.1	29.0	4.0	10.9	17.2	17.6	0.2
100.0	11.8	35.8	52.0	0.4	33.2	36.9	29.7	0.7	11.8	32.3	55.9	0.2	26.6	48.5	25.3	0.2	8.7	26.4	63.3	1.9	23.8	37.6	38.4	0.2
141	1.1	6.1	6.9	0.7	4.2	4.4	5.4	1.1	1.8	5.3	6.9	0.7	1.9	7.2	4.9	1.1	1.8	3.7	8.3	3.3	3.2	7.1	3.8	0.2
100.0	7.8	43.3	48.2	0.7	29.8	31.2	38.3	0.7	12.8	37.8	48.9	0.7	13.9	51.1	34.8	1.1	12.8	26.2	58.9	2.1	22.7	50.4	27.0	1.1
163	1.4	6.3	8.6	0.6	6.4	6.2	3.7	1.1	1.8	7.5	7.0	1.1	3.4	7.8	5.1	1.1	2.2	5.6	8.3	3.2	4.0	7.8	4.5	1.1
100.0	8.6	38.7	52.8	0.6	39.3	38.0	22.7	1.1	11.0	46.0	42.9	0.6	20.9	47.9	31.3	0.6	13.5	34.4	50.9	1.2	24.5	47.9	27.6	0.6
138	2.2	3.9	7.6	1.1	4.8	5.3	3.2	1.1	2.0	4.5	7.2	1.1	2.9	6.3	4.6	1.1	6.5	2.9	9.8	1.2	2.4	5.4	4.9	0.7
100.0	15.9	28.3	55.1	0.7	34.8	41.3	23.2	0.7	14.9	32.6	52.2	0.7	20.3	45.7	33.3	0.7	6.5	21.0	71.0	1.4	24.6	39.1	35.9	0.7
146	1.8	5.3	7.5	1.1	4.9	5.0	4.5	1.1	2.4	4.4	7.9	1.1	4.0	7.8	2.8	1.1	2.4	4.4	7.7	1.1	4.9	6.2	3.5	1.1
100.0	12.3	36.3	51.4	1.1	33.9	34.2	30.8	1.1	16.4	30.1	53.4	1.1	27.4	53.4	19.2	1.1	16.4	30.1	52.7	0.7	33.6	42.5	24.0	1.1
167	1.6	7.0	8.0	0.6	5.7	6.3	4.6	1.1	1.8	5.9	8.9	0.6	4.3	8.3	4.0	1.1	1.2	5.5	9.6	4.4	3.5	6.6	6.6	0.6
100.0	9.6	41.9	47.9	0.6	34.1	37.1	27.9	0.6	10.8	35.3	53.3	0.6	25.7	49.7	24.0	0.6	7.2	32.9	57.5	2.4	21.0	39.5	38.9	0.6
145	2.0	4.1	8.3	1.1	4.6	5.4	4.5	1.1	7.6	4.5	8.9	1.1	3.6	6.6	4.8	1.1	2.4	5.6	6.5	1.1	2.5	4.1	4.6	0.6
100.0	13.8	28.3	57.2	0.7	31.7	37.2	31.0	1.1	7.6	31.0	61.4	1.1	24.8	42.1	33.1	1.1	16.6	38.6	64.8	1.1	17.2	30.3	52.4	1.1
300	3.6	10.0	16.3	0.3	11.4	10.5	8.0	1.1	4.3	10.3	15.3	1.1	6.9	13.7	9.4	1.1	6.8	12.0	12.0	1.1	9.7	12.9	12.9	9.2
100.0	12.0	33.3	54.3	0.3	38.0	35.0	26.7	0.3	14.3	34.3	51.0	0.3	22.7	45.7	31.3	0.3	19.3	40.0	40.0	0.7	26.3	43.0	30.7	1.1
300	2.8	11.9	15.4	1.1	10.0	11.9	8.9	1.1	3.3	11.8	14.9	1.1	6.9	13.5	11.0	1.1	2.9	7.3	19.3	1.1	9.7	11.9	10.4	1.1
100.0	9.3	39.3	51.3	1.1	33.3	38.7	27.7	0.3	11.0	39.3	49.7	1.1	23.0	47.7	29.3	1.1	18.3	45.0	36.7	1.1	25.7	39.7	34.7	1.1
300	3.7	10.9	15.1	1.1	9.2	10.9	9.6	1.1	3.3	10.0	16.5	1.1	6.3	15.8	8.0	1.1	5.3	12.3	12.2	1.1	3.1	8.1	12.7	11.2
100.0	12.3	36.3	50.3	1.0	30.7	36.3	32.0	1.0	11.0	33.3	55.0	0.7	21.0	51.7	26.7	0.7	17.7	41.0	61.0	1.7	19.7	42.3	37.3	0.2

調査数	問35 外出に ついての3 つのタイプ		問36-1 お金の 心配や気がねが いらぬ場合		問36-2 交通 の便がよく なった場合		問37 家族の交通事故体験		問38 免許取得や 更新時を休んでいるの 交通安全講習受講		無 回答
	全 体	無 回答	全 体	無 回答	全 体	無 回答	全 体	無 回答	全 体	無 回答	
900	190	587	321	576	291	607	154	197	48	39	639
100.0	21.1	65.2	35.7	64.0	32.3	67.4	17.1	21.9	5.3	4.3	71.2
442	95	299	164	276	138	303	40	96	43	29	108
100.0	21.5	67.6	37.1	62.4	31.2	68.6	9.0	21.7	9.7	6.6	24.4
458	95	288	157	300	153	304	32	101	5	10	382
100.0	20.7	62.9	34.3	65.6	33.4	66.4	7.0	22.1	1.1	2.2	83.4
141	33	96	65	74	53	87	19	37	18	4	74
100.0	23.4	68.1	46.1	52.5	37.6	61.7	13.5	26.2	11.3	5.0	29.8
163	32	120	59	104	53	110	14	33	17	16	93
100.0	19.6	73.6	36.2	63.8	32.9	67.5	8.6	20.2	10.4	9.8	57.1
138	30	83	40	98	32	106	5	14	7	2	90
100.0	21.7	60.1	29.0	71.0	23.2	76.8	3.6	10.1	7.2	4.3	65.2
146	35	102	64	81	57	88	17	32	2	3	113
100.0	24.0	69.9	43.8	55.5	39.0	60.3	11.6	21.9	2.1	2.4	77.4
167	32	103	55	114	51	110	5	22	2	2	143
100.0	19.2	65.3	31.1	68.3	34.1	65.9	3.0	13.2	0.6	1.2	85.6
148	28	77	40	109	39	106	10	17	0	0	126
100.0	19.3	53.1	27.6	72.4	26.9	73.1	6.9	11.7	0.7	2.8	86.9
300	68	192	126	172	115	184	14	31	4	4	53
100.0	22.7	64.0	42.0	57.3	38.3	61.3	4.7	10.3	4.7	1.4	18.3
300	65	195	101	198	87	213	22	44	17	7	48
100.0	21.7	65.3	33.7	66.3	29.0	71.0	7.3	14.7	5.7	2.3	16.0
300	57	193	94	208	89	210	36	79	17	18	52
100.0	19.0	66.3	31.3	68.3	29.7	70.0	12.0	26.3	5.7	6.0	17.3

問39 交通安全活動への参加意思

調査数	1 多数の人 を集めての講 習や映画会		2 少人数で実際 に体験したる 交通安全講習		3 できる範囲で 8 交通安全への 提案や働きかけ		問40 交通安全教育を受講してもらいう効的な方法		無 回答			
	全 体	無 回答	全 体	無 回答	全 体	無 回答	全 体	無 回答				
900	90	393	59	372	4	59	218	79	207	34	123	34
100.0	10.0	43.7	6.6	41.3	0.4	6.6	23.9	8.9	7.7	23.0	13.9	13.7
442	42	206	34	194	0	39	119	35	30	93	62	20
100.0	9.5	46.6	7.7	43.9	0.0	7.9	26.7	7.9	6.8	21.0	14.0	4.5
458	48	187	23	178	2	24	97	44	39	114	72	14
100.0	10.3	40.8	5.0	38.9	0.4	5.2	21.2	9.6	8.5	24.9	15.7	3.1
141	11	71	12	72	1	15	37	15	9	20	23	6
100.0	7.8	50.4	8.5	51.1	0.7	10.6	26.2	10.6	6.4	14.2	16.3	4.3
163	19	81	14	77	2	10	38	17	12	43	18	10
100.0	11.7	49.7	8.6	47.2	1.2	6.1	23.3	5.7	7.4	26.4	11.0	6.1
138	12	54	5	52	0	7	43	6	5	30	21	2
100.0	8.7	39.1	3.6	37.7	0.0	7.2	31.2	6.5	6.5	21.7	15.2	2.9
146	3	68	7	69	1	10	37	13	10	29	20	4
100.0	2.1	46.6	4.8	47.3	0.7	6.8	25.3	10.3	6.8	19.9	13.7	4.1
167	16	75	12	69	0	7	28	10	11	49	28	5
100.0	9.6	44.9	7.2	41.3	0.0	4.2	17.4	10.8	6.6	29.3	16.8	3.0
145	19	47	6	39	0	4	31	11	11	38	24	3
100.0	13.1	32.4	4.1	26.9	0.0	4.8	21.4	7.6	12.4	24.8	16.6	2.1
300	22	113	13	116	1	23	71	25	24	66	48	7
100.0	7.3	37.7	5.3	38.7	0.3	8.3	23.7	8.3	8.0	22.0	16.0	2.3
300	28	139	17	159	1	17	75	32	28	59	40	6
100.0	9.3	46.3	5.7	42.3	0.3	5.7	25.0	10.7	9.3	19.7	13.3	2.0
300	40	141	26	129	3	17	69	22	17	82	45	21
100.0	13.3	47.0	8.7	43.0	1.0	5.7	23.0	7.3	5.7	27.3	15.3	7.0

問41 重傷する交通手段

調査数	1 一番目に重視する要素					2 二番目に重視する要素					問42 自家用車のとらえかた				
	安全な交通機関	早く着ける交通機関	安閑に行ける交通機関	乗り換えの少ない交通機関	その他	安全な交通機関	早く着ける交通機関	安閑に行ける交通機関	乗り換えの少ない交通機関	その他	絶えず必要なもの	必ずしも必要はない	必要はない	無回答	
900	477	58	102	71	113	98	103	147	199	135	157	433	249	217	
100.0	53.0	6.4	11.3	8.6	12.6	10.7	11.4	16.3	22.1	15.0	17.4	48.7	27.7	23.7	
442	269	38	59	28	27	50	68	81	100	53	60	219	124	99	
100.0	59.3	8.6	13.3	6.3	6.1	11.3	15.4	18.3	22.6	12.0	13.9	49.5	28.1	21.5	
458	215	21	52	49	86	46	35	66	99	82	97	214	125	118	
100.0	46.9	4.6	11.4	10.7	18.8	10.1	7.6	14.4	21.6	17.9	21.2	46.7	27.3	25.8	
141	75	16	18	17	6	22	26	34	26	15	12	75	39	27	
100.0	53.2	11.3	12.8	12.1	4.3	15.6	18.4	24.1	18.4	10.6	8.5	53.2	27.7	19.1	
163	106	16	16	10	4	7	7	27	25	10	7	90	52	30	
100.0	64.4	9.8	9.8	6.1	2.4	7.4	16.6	20.2	25.9	10.4	12.9	67.7	31.9	18.4	
138	82	4	5	10	10	11	10	10	14	14	27	64	33	38	
100.0	59.4	2.9	3.6	7.2	7.2	7.9	10.9	10.1	10.1	10.1	19.6	46.4	23.9	27.5	
146	77	8	11	9	19	15	17	39	23	20	28	71	44	31	
100.0	52.7	5.5	7.9	6.2	13.0	10.3	11.6	26.7	15.8	13.7	17.1	48.6	30.1	21.2	
167	83	6	6	16	36	15	14	16	43	34	34	46	27	44	
100.0	49.7	3.6	3.6	8.4	21.6	9.0	8.4	9.6	25.7	20.4	20.4	46.1	27.5	26.3	
145	55	4	6	26	31	16	16	11	33	28	28	69	35	45	
100.0	37.9	2.8	4.1	17.9	21.3	11.0	11.0	7.6	22.8	19.3	26.2	47.4	24.1	31.0	
300	134	23	20	41	21	41	35	44	71	41	41	63	98	138	
100.0	44.7	7.7	6.7	13.7	7.0	13.7	11.7	14.7	23.7	13.7	18.7	21.0	32.7	46.0	
300	171	11	20	33	30	34	32	54	66	44	55	169	93	37	
100.0	57.0	3.7	6.7	11.0	10.0	11.3	11.3	18.0	22.0	14.7	18.3	56.3	31.0	12.3	
300	172	25	18	28	26	23	36	48	62	50	46	36	201	58	
100.0	57.3	8.3	6.0	9.3	8.7	7.7	12.0	16.3	20.7	16.7	15.3	67.0	33.3	19.3	

問43 外出時に困っていること

調査数	1 歩くのがつらくて			2 階段や歩道の昇り降りがつらくて			3 ベンチなどちょっと座れる場所がなくて			4 横断歩道を青信号のうちに渡りきれなくて			5 歩道がなくて			6 雨の日など道路が濡りやすくて		
	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない
900	63	213	603	150	309	440	63	297	533	27	133	735	62	345	490	50	370	476
100.0	9.2	23.7	67.0	16.7	34.3	48.9	7.2	33.0	59.2	3.0	14.8	81.7	6.9	38.3	54.4	5.6	41.1	52.9
442	29	91	325	49	130	262	19	124	295	4	51	377	26	165	248	19	171	249
100.0	6.6	20.6	73.5	11.1	29.4	59.3	4.3	28.1	66.7	0.9	11.5	85.3	5.9	37.3	56.3	4.3	38.7	56.3
458	58	122	278	101	179	178	46	173	238	3	82	358	36	180	242	3	199	277
100.0	12.7	26.6	60.7	22.1	39.1	38.9	10.0	37.8	52.0	0.7	17.9	78.2	7.9	39.3	52.8	6.8	43.4	49.6
141	2	19	119	8	26	107	3	33	104	1	4	134	4	48	89	3	54	84
100.0	1.4	13.5	84.1	5.7	18.4	75.9	2.1	23.4	73.9	0.7	2.8	95.0	2.8	34.0	63.1	2.1	38.3	59.6
163	5	27	132	10	55	98	2	45	114	1	14	147	9	62	91	2	47	67
100.0	3.1	16.6	81.0	6.1	33.7	60.1	1.2	27.6	69.9	1.2	8.6	90.2	5.5	38.0	55.8	2.5	41.1	55.8
138	19	45	74	31	49	57	14	46	77	1	31	96	13	55	66	12	50	74
100.0	13.8	32.6	53.6	22.5	35.5	41.3	10.1	33.3	55.8	0.7	22.5	69.6	9.4	39.9	49.3	8.7	36.2	53.6
146	4	25	117	10	44	92	2	37	108	1	6	136	6	48	92	2	54	90
100.0	2.7	17.1	80.1	6.8	30.1	63.0	1.4	25.3	72.8	0.7	4.2	93.2	4.1	32.9	63.0	1.4	37.0	61.8
167	14	46	107	3	75	57	20	62	85	1	23	134	10	73	84	8	73	88
100.0	8.4	27.5	64.1	2.1	44.9	34.1	12.0	37.1	50.9	0.6	17.4	80.2	6.0	43.7	50.3	4.8	43.7	50.9
145	40	51	54	58	60	29	24	74	47	1	12	48	20	59	66	21	72	52
100.0	27.6	35.2	37.2	38.6	41.4	20.0	16.6	51.0	32.4	0.7	8.3	60.7	13.8	40.7	45.5	14.5	49.7	35.9
300	24	68	208	50	112	138	19	108	174	1	42	246	19	114	167	18	116	163
100.0	8.0	22.7	69.3	16.7	37.3	46.0	6.3	35.3	58.0	0.3	14.0	82.0	6.3	38.0	55.7	6.3	38.7	54.3
300	30	74	196	55	104	141	26	103	169	2	30	246	23	128	148	12	139	149
100.0	10.0	24.7	65.3	18.3	34.7	47.0	8.7	34.3	56.3	0.7	3.3	14.3	7.7	42.7	49.3	4.0	46.3	49.7
300	29	71	199	45	92	161	20	88	190	3	26	243	20	103	175	19	119	164
100.0	9.7	23.7	66.3	15.0	31.0	53.7	6.7	29.3	63.3	0.7	2.6	16.0	6.7	34.3	58.3	6.3	38.3	54.7

問43 外出時に困っていること

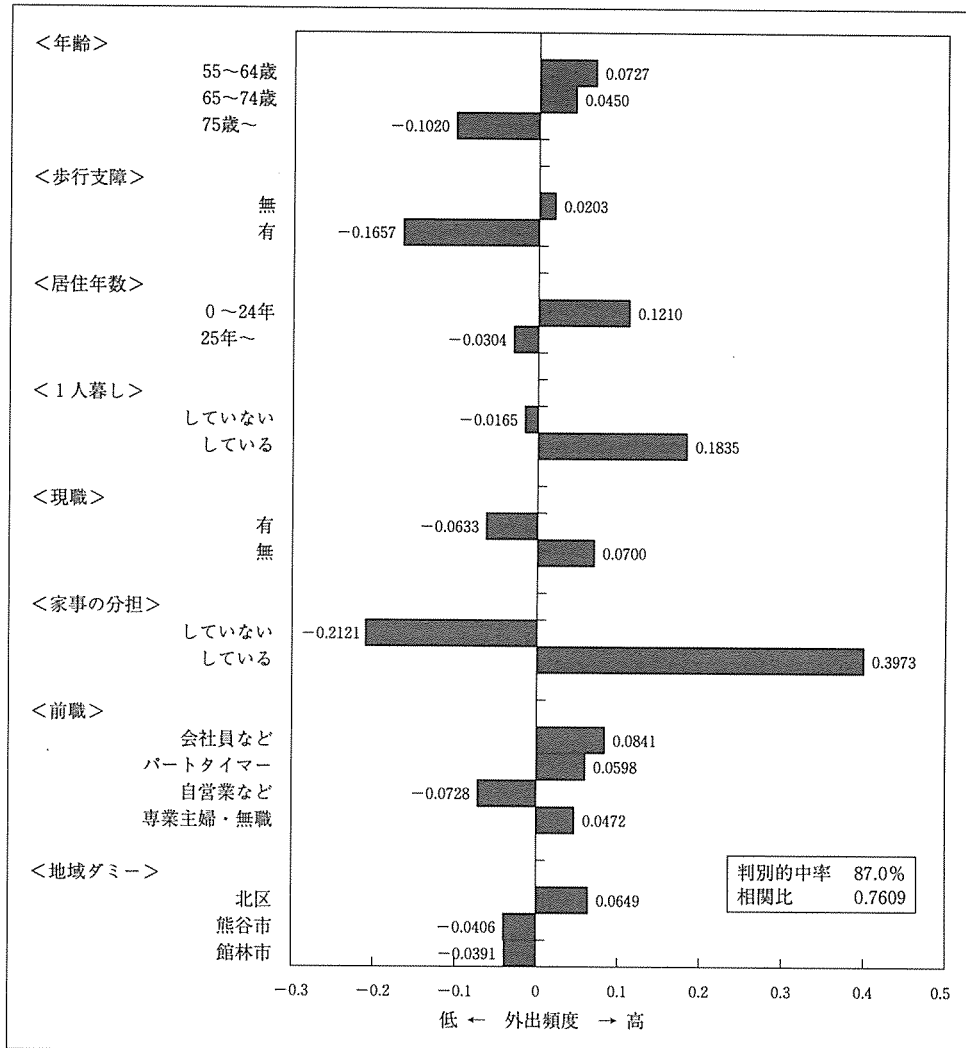
調査数	7 歩道の段差につまづくことがあること			8 自転車に乗れない			9 車の運転ができていない			10 バスの本数が少なくて			11 電車の本数が少なくて		
	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない	いつも困っている	困る時がある	困ったことはない
900	67	337	491	5	34	85	769	12	42	73	189	633	23	112	761
100.0	7.4	37.4	54.6	0.6	3.8	9.4	85.4	1.3	4.7	8.1	21.0	70.3	2.4	12.4	84.6
調査小計	442	138	278	0.9	6	28	403	1.1	10	29	88	321	7	59	376
男性	458	159	312	0.2	2.9	12.4	366	1.5	5.2	14.8	44	101	1.9	12.7	85.1
女性	141	32	109	0.7	1.4	5.7	130	0.7	1.4	3.5	36	99	2	26	113
男性55歳～64歳	163	3	50	1.2	0.6	3.7	153	1.8	2.5	10	25.5	70.2	0.7	1.4	18.4
男性65歳～74歳	138	16	56	0.7	2.2	10.1	120	0.7	2.8	9.2	14.5	74.8	2.2	8.0	89.1
男性75歳以上	146	4	47	0.7	2.7	13.2	132	0.7	4	7.1	31	104	1	18	129
女性55歳～64歳	167	7	79	1.2	4.8	15.0	130	2.4	14	17.1	17.8	71.2	0.7	11.0	88.4
女性65歳～74歳	145	24	74	0.7	12.4	14.5	104	1.7	9.7	7.6	27.5	62.3	2.4	16.2	80.8
女性75歳以上	300	24	116	0.7	10	38	251	1.7	10	10.3	26.0	71.7	6.9	9.0	83.4
東京都北区	300	24	120	1.0	6.0	7.3	253	2.3	19	10.3	30.3	65.3	0.7	11.3	88.0
埼玉県熊谷市	300	19	101	0.7	2.0	8.0	265	1.7	5.0	10.3	33	228	1.4	18	239
群馬県林崎市	100.0	6.3	33.7	59.3	0.7	2.0	88.3	1.7	5.0	11.7	11.0	76.0	1.3	5.0	79.3

問44 高齢者への交通支援策として望むもの(3つ)

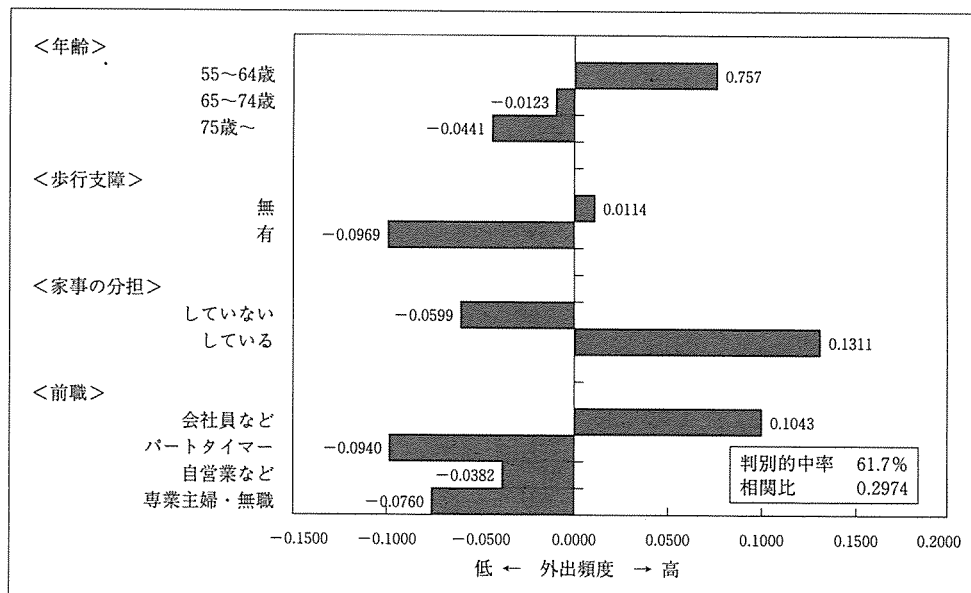
調査数	バスの高乗降無料		タクシー制の高乗降		高齢者向け自動車		高齢者向け自乗降		高齢者向け巡回バス		高齢者向け巡回バス		高齢者向け巡回バス		高齢者向け巡回バス		高齢者向け巡回バス		高齢者向け巡回バス	
	バスの高乗降無料	タクシー制の高乗降	高齢者向け自動車	高齢者向け自乗降	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス	高齢者向け巡回バス
900	322	303	76	156	196	225	428	183	311	123	68	14	123	34.6	14.3	7.6	68	14	123	34.6
100.0	35.8	33.7	8.4	17.3	21.8	25.0	47.2	20.3	34.6	14.3	7.6	14	34.6	14.3	7.6	68	14	123	34.6	14.3
調査小計	442	171	159	38	118	192	428	85	156	56	46	6	156	35.3	12.7	10.4	46	6	56	35.3
男性	458	151	147	30	118	107	233	98	155	73	22	8	155	33.9	15.8	4.6	73	22	73	33.9
女性	141	52	54	10	25	27	63	27	54	18	12	1	54	33.9	15.8	4.6	54	18	54	33.9
男性55歳～64歳	163	66	61	17	30	27	44	19.1	38.5	10.6	12	1	38.5	34.4	13.5	12.3	12	1	38.5	34.4
男性65歳～74歳	138	40.5	37.4	10.4	6.7	18.4	40.9	21.5	34.4	13.5	12.3	1	34.4	33.3	13.8	6.9	12.3	1	33.3	13.8
男性75歳以上	146	38.4	29.7	8.0	11.6	14.5	26.8	16.7	33.3	13.8	6.9	1.4	33.3	33.3	13.8	6.9	1.4	33.3	13.8	
女性55歳～64歳	146	49	50	18	21	50	48	28	43	20	4	3	43	29.5	13.7	9.6	43	20	43	29.5
女性65歳～74歳	167	56	47	12.3	3.9	34.2	32.9	19.8	29.5	13.7	9.6	2.1	29.5	33.3	14.0	8.0	9.6	2.1	33.3	14.0
女性75歳以上	146	49	50	5.4	10.8	18.0	19.2	54.5	40.1	12.6	3.6	1.3	40.1	33.3	14.0	8.0	3.6	1.3	33.3	14.0
東京都北区	300	132	69	2.7	7	32	99	68	139	100	67	13	99	33.3	22.3	4.3	67	13	99	33.3
埼玉県熊谷市	300	90	88	2.3	2.3	33.0	46.3	30.7	33.3	22.3	4.3	2.1	33.3	33.3	14.0	8.0	4.3	2.1	33.3	14.0
群馬県熊谷市	300	100	147	33	29	72	29	74	131	111	20	31	72	33.3	14.0	8.0	111	20	111	33.3
群馬県林崎市	100.0	33.3	49.0	11.0	9.7	24.0	43.7	7.3	37.0	6.7	10.3	2.0	37.0	33.3	14.0	8.0	10.3	2.0	33.3	14.0

3. 外出頻度判別モデル推定結果（カテゴリースコア）

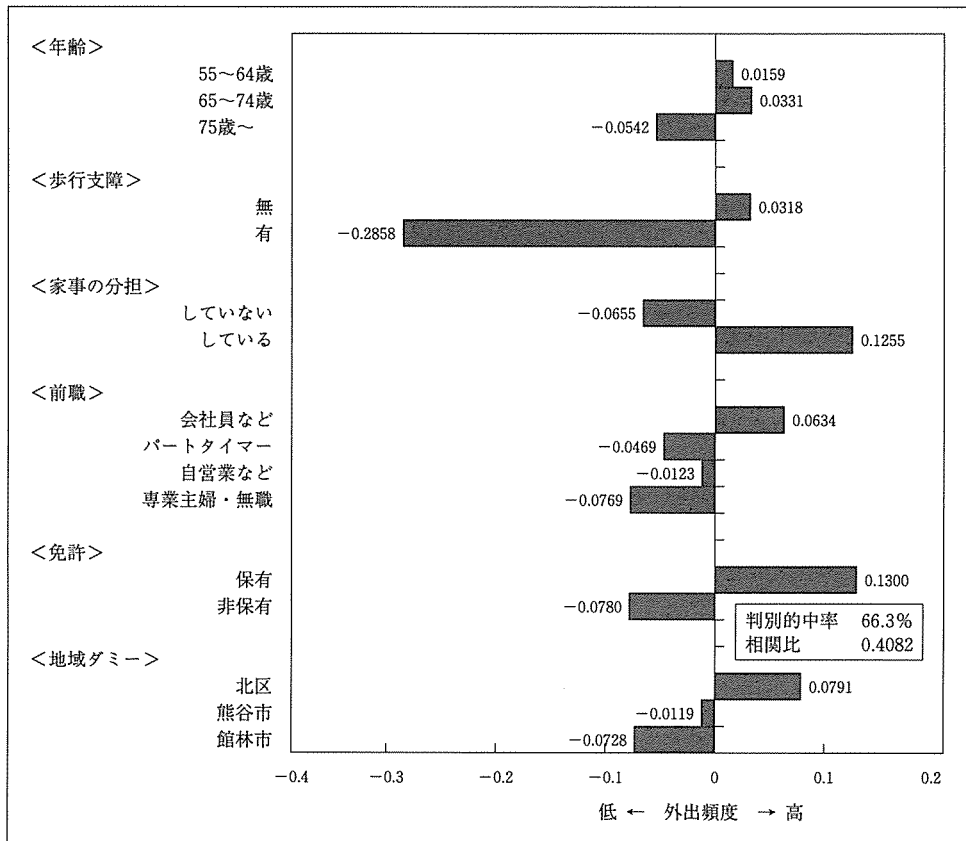
① 食料品や生活用品などの日常的な買い物



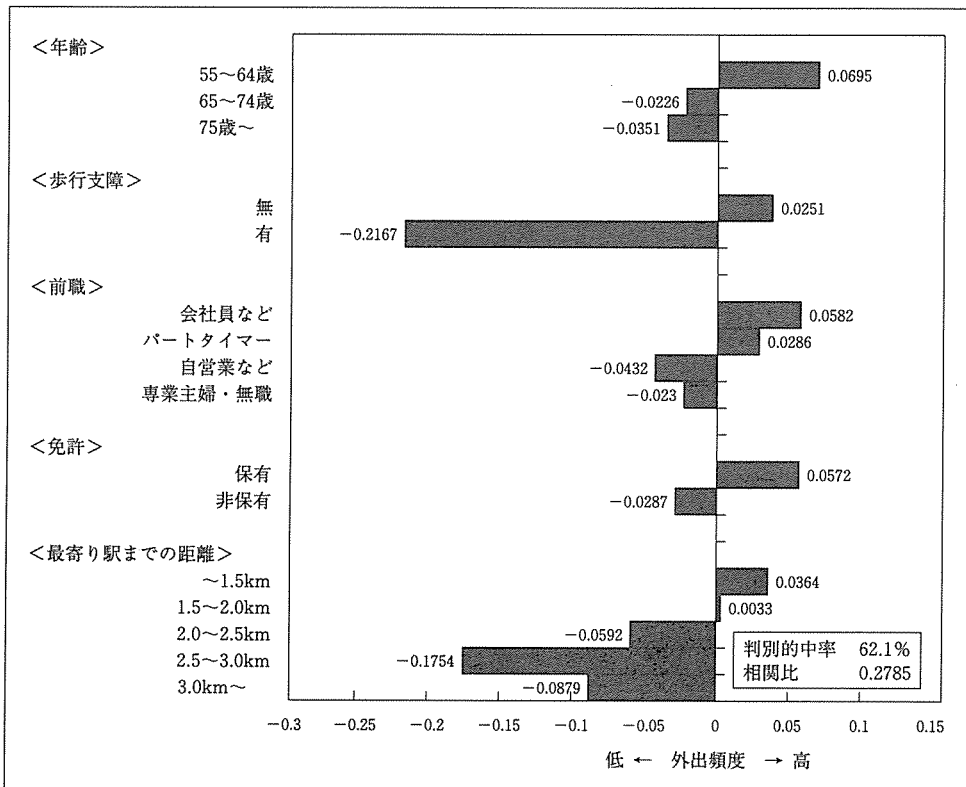
② 日用品以外の贈答品などのショッピング



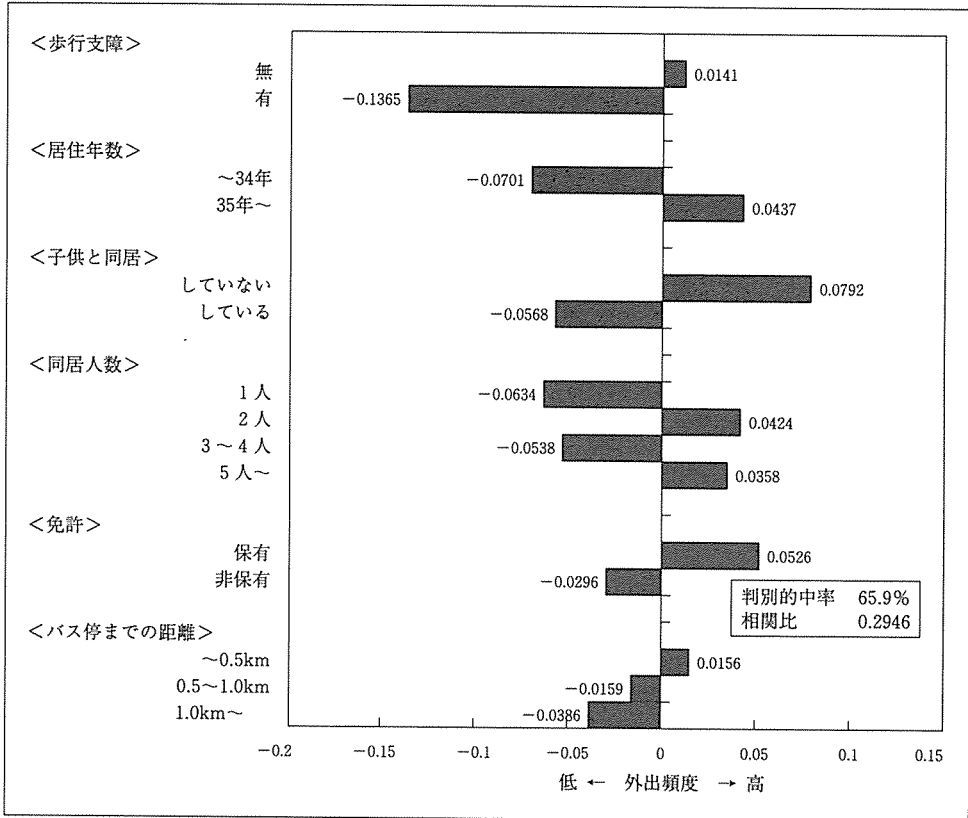
③ 銀行・郵便局・区・市役所などの事務的な用事



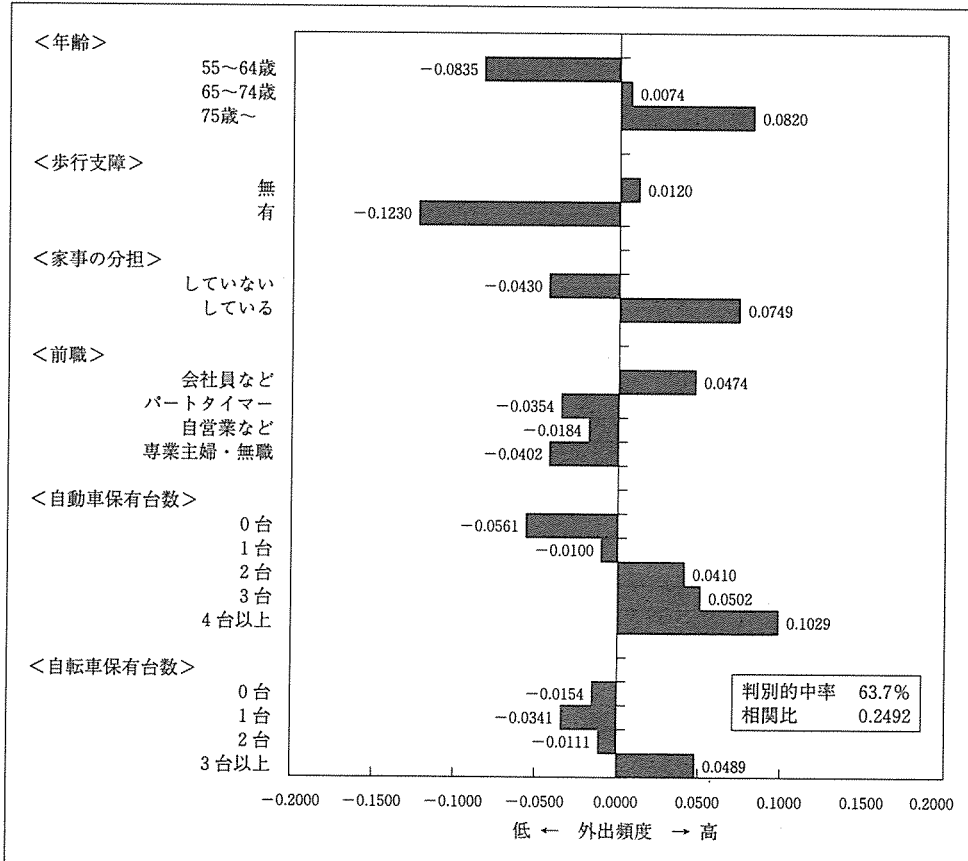
④ スポーツ・趣味・付き合い



⑤ 子供・孫宅の訪問



⑥ 自治会・婦人会・老人クラブなどの町内の集まり



4. 自由記入回答 (問45～問46)

問45 交通問題で、いま最も困っていること

(質問№ 千番台赤羽、二千番台熊谷、三千番台館林)

質問№	性別	年齢	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
1001	男	57	・障害物をなくしてほしい。
1003	男	60	・歩道橋の階段が長い。
1005	男	65	・車を運転していると自転車がフラフラ飛び出してくるので、歩行者もルールを守ってほしい。
1008	男	92	・バスの本数が少ない。
1009	男	85	・赤羽の踏切を地上にしてほしい(待ち時間が長すぎる)。
1010	男	72	・赤羽へ行く道が混んでいるので、車を減らしてほしい。
1012	女	64	・桐ヶ丘巡回バスを日中も本数を増やしてほしい。
1015	女	74	・赤羽西口の踏切が開いてからすぐカンカン鳴って疲れない。
1018	女	82	・3歳ぐらいの子供が物陰から急に飛び出し、足を折ってしまいました。子供の飛び出しが一番危ない。
1019	女	85	・バスの本数を増やしてほしい。
1021	男	62	・番号を渡す人の常識を疑うような行動をとる人が多い。駐車ばかり点検しないで、歩行者も取り締まってほしい。
1023	男	60	・せまい道路なのに車が多い。
1024	男	71	・せまい道路なのに車が多い。
1025	男	68	・無断で家の前に駐車されること。
1027	男	75	・商店街のせまい道に他の町の車が入ってきて無料駐車をしていること。
1028	男	84	・日本の車を道のセーフにしてほしい。(特に若者)
1029	男	76	・速度を守って運転してほしい。
1031	女	62	・道を歩く人の心構えと運転する人の心構えをしっかりとりにしてほしい。
1032	女	55	・車が歩道ギリギリのところに駐車していると、自転車で通る時に前が見えなくて困る。
1033	女	55	・玄関口のところで、人の迷惑を考えずに車を止めるのはやめてほしい。
1034	女	67	・せまい道路はスピードを落とすようにしてほしい。
1036	女	69	・歩行者用の青信号がすぐ変わる。
1037	女	80	・真夜中のオートバイの騒音がうるさくて眠れない。取締りを厳しくしてほしい。
1038	女	78	・歩道で自転車が乗らないで下さい。
1041	男	63	・階段や段差をなくしてほしい。
1045	男	68	・車やバイクがスピードを出して困る。
1047	男	85	・無灯火の自転車が一番こわい。
1049	男	91	・高齢のため一人では外出しないが、バス待ちの時など雨の日には屋根がなくて困る。ビショ濡れになる。時々歩行中に腰をおろしたくなるので、そのような場所がほしい。
1051	女	58	・バスですが、入口と出口の段数を同じにしてほしい。孫をだいてバスから降りる際段数が違っていたので足を捻挫してしまいました。
1052	女	55	・自転車で乗っている人達のマナーの悪さ。歩行者がいるのに何様のつもりと言いたい位、スピードは出さず、ベルは鳴らすし、考えてほしい!
1053	女	62	・自転車や障害物の整理を。歩道の段差がひどい。
1054	女	61	・赤羽駅の構内の階段が多すぎて、何とかならないかといつも思っています。
1056	女	65	・行き先がよく見えずに通りに通らずに歩いてほしい。
1057	女	75	・駅での階段の多さ。(エスカレーターをつけてほしい)
1059	女	75	・歩道がせまいと歩きづらい。
1067	男	72	・騒音と排気ガス。
1070	男	78	・交通渋滞。混雑緩和。暴走族。
1071	女	58	・若年者の運転マナーが比較的悪い。高齢者はマナー無視が多い。(特に自転車)
1073	女	61	・歩道を自転車で行く人が、電柱等障害物があるとき自転車から降りなければならぬ。歩道を歩行者専用にする。
1075	女	71	・道路がいっぱい使われて荷物の積卸しをやっているのは困ります。歩道の中に電柱があるのは困ります。
1078	女	77	・道を仕事場にして困る。

質問№	性別	年齢	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
1081	男	58	・交通マナーを守ってほしい。
1082	男	61	・バイク、自転車の交通マナーの悪いこと。
1084	男	73	・交通渋滞。
1095	女	69	・バスの時間不定期。
1096	女	65	・自分が気を付けていてもスピードを出しすぎてくる車やバイクなど、もう少し気を付けてほしい。
1102	男	60	・車が多すぎる。
1105	男	67	・若年の運転マナーの再教育をしてほしい。
1112	女	65	・駅で自分の行き先の運賃を見るのが大変。
1114	女	66	・自転車で乗っている人が、後からベルも鳴らさずに乗ってくるのであぶないと思います。
1116	女	71	・歩道に自転車を駐車するので、道がせまくなり困ります。
1117	女	75	・車椅子での外出する事もあるので、スムーズに移行できる道とか階段がスロープになっっている所が多いと良いと思えますよ。
1120	女	77	・歩道の段差が多く歩きづらい。
1124	女	57	・無断駐車が多い。駐車場が高い。
1127	男	57	・自転車・自動車が多すぎる。
1128	男	70	・車が多すぎる。
1131	女	75	・駐車場の料金が高くなったこと。
1132	女	58	・タクシー代が高い。
1133	女	84	・車が多すぎる。
1134	女	70	・自転車の駐車。
1136	女	64	・駐車。近所なので注意にいくいが、目に余る。
1137	女	79	・歩道が自転車専用道のようになっている所が多く、雨降りの時などとても困る。植木など私物も歩道に出てくる。
1140	女	85	・電車で乗る際にシルバーパスがなくてもなかなか座れないのが非常に困る。
1141	男	59	・着通りはまずまずとして、真通りの車の速度制限をしっかりとお願いします。
1142	男	55	・渋滞。
1143	男	60	・車が多すぎる。
1144	男	65	・バス・タクシー・ミニナル内などへ関係のない車両が入りすぎるため、歩くときに注意が必要で、乗車している時、車の混雑で用件に間に合わないとき。
1145	男	70	・騒音と排気ガスによる大気汚染。車優先の思想。
1147	男	68	・月末になると日版の大型の車が団地前に停まりすぎて、歩道をわたる時に左右がわかりずらくて困る。
1150	男	79	・階段をなくす。
1152	女	60	・雑音(オートバイ・車)がうるさい。公園の中に車が入ってくる台数が多い。(駐車場をふやしてほしい)
1154	女	64	・団地の中でバイク・自動車がスピードを出して走っている。一般車が入ってくる。
1155	女	73	・雨降りの日のバス停は困ります。(特に強い時)
1156	女	66	・歩道の階段の昇降がとてつもない。
1159	女	88	・駅の階段の昇降がとてつもない。
1160	女	80	・歩道を走り抜ける自転車がとてつもない。
1163	男	62	・自転車やバイクの飛び出しは危険である。
1166	男	67	・駅周辺の歩道に駐車して自走車を出してほしくない。
1168	男	75	・駅の日に駅のコンクリートの所が滑りやすい。
1169	男	80	・歩行者用の青信号がもっと長くといい。
1170	男	81	・自転車でスピードを出して後から来て、ベルも鳴らさず走っていくのが一番危ないから、スピードを落とすようにしてほしい。
1171	男	58	・交通安全の協力を徹底すること。
1173	女	64	・駅の近くの自転車が多すぎることで、真つ黒な排気ガスを出す車は一日も早くなくしたい。

番号No	性	歳	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
1175	女	67	歩道を自転車が出して走って走っているのこわい事がある。自転車のベルが気になる。鳴らしていいものかどうか。
1176	女	73	車が多すぎると思う。
1177	女	69	小さな事ですが、夜間の駐車場のマナーを運転者に教育してほしい。
1178	女	73	歩道を過度なくつつっぱしる自転車が多くなることと、こころでは降りて引いて歩く配慮がほしい。
1179	女	80	交通の渋滞がひどい。
1180	女	77	例えば電車を乗り換え等いろいろあるとはつきり書いてないと分かりづらい。
1181	男	56	渋滞。
1182	男	62	高齢者は道路を横断する場合、横断歩道を渡らない事がある。
1184	男	70	身通しの悪い道路(交差路)にはもったときめ細かく鏡を設置してもらいたい。
1188	男	80	電車の乗り換えの時、階段の昇り降りが多い。
1192	女	58	歩道を自転車を通るので安心して歩けません。
1193	女	62	路上駐車の車が歩道いっぱいになり、歩行者が車道を歩くと羽目になるのをたまに見掛けます。運転者の良識を疑います。
1195	女	73	車が少ないほうがいい。
1196	女	72	せまい車道に自転車は走らないでほしい。
1198	女	77	家の前から自動車の列で困ります。
1201	男	62	都電西ヶ原停留所は女学生の長い列で老人は乗り降りできず、時間を遅らせて乗車しています。
1202	男	62	放置自転車。
1204	男	69	歩道橋の昇り降りが多い。
1207	男	75	デイズセル車が走っていること。悪いと知りながら燃費が安いので乗っているのです。減速させないようにするべきです。
1209	男	77	駐車の問題をもっとも教えるべきだ。建築現場の駐車もよく考えるべきだ。
1210	男	75	一車線通りの駐車。
1211	男	70	歩道のない車道でのスピード違反や一時停止の取締り。
1214	女	63	交通渋滞。
1215	女	65	歩道の階段が長く疲れる。
1216	女	68	高齢者の交通のマンナが非常に悪い。
1217	女	73	運転者がせまいのに自転車が多すぎている中を元気がいい若者が年配者の間をかわぬけ、私たちに当たる。一度だけこわい思いをした。その後他の人があぶない思いをしているのを何度か見かけている。
1219	女	82	小学校の車道を短スピードで飛ばしてくる乗用車。徐行の看板を大きく分かりやすくしてほしい。
1221	男	55	商店の商品の歩・車道の占拠。
1222	男	67	古い地下鉄駅の階段。
1224	男	67	養菜酸化物による環境汚染。
1227	男	76	駐輪場が少ない。
1228	男	80	自転車のマナーが悪い。
1230	女	90	歩道を待たせすぎることが多いのでイヤだ。
1231	女	61	交通量の多いところは青信号を少し厚めに。
1232	女	60	踏切で待たせられる。高架線にしたらよい。
1233	女	66	歩道に自転車を通すのをどうにかしてほしい。
1234	女	71	歩道の赤葉。
1238	女	92	踏切が開かない。
1239	女	80	悪い人のマナーが悪い。
1240	男	63	足が悪いのでめったに利用する事はないが、バスの昇降の階段の高さが高い。

番号No	性	歳	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
1241	男	63	一方通行が多い。
1242	男	63	うるさい。
1244	男	65	困るといっうわけではないが、乗車料金の値上げ幅が腹立たしい。
1245	男	65	女性ドライバーの運転マナーの悪さ。
1248	男	85	トランプ運転者、自転車運転者の対する事故防止の標語の募集をしてほしい。
1249	男	75	自転車が多すぎると感じる。
1250	女	59	道路がせまい。
1251	女	62	歩道がせまい。
1254	女	66	バイクのエンジンの騒音がイヤ。
1255	女	67	車の規制をもっときびくしてほしい。(自家用車も含め)
1256	女	70	せまい路地等でも結構スピードを出している車が多いのでこわい。
1259	女	80	家の前は道幅もせまく、大型トラック・自家用車が多すぎると感じる。これは天下の道路なので、老人の出る幕でもなし、いまさら昔の家並みなので道路拡張もできない(無理)。二時世とあきりています。
1262	男	61	近くに電車が通っていないこと。
1263	男	66	バスの本数が少ない。
1264	男	66	ラッシュアワー時間帯の床が低い路線バスの運行は、通勤者にとって迷惑である。乗れる人員がその分と普通車の半分くらいである。
1265	男	72	バスの本数が少ない。もっと増やしてほしい。
1266	男	66	交通渋滞の解消。
1272	女	52	最終バスが22時では早い。24時まで運行してほしい。
1273	女	59	バス路線の混雑。通勤時間帯にバスが動かない。
1276	女	72	交通渋滞で時間までにかかると嫌いな。
1277	女	68	自転車の人が後ろから来て、せまい所でもベルを鳴らさずに通って行くことでも嫌いです。みんな若い人は乱暴で困ります。良い人もいますけど。
1287	男	75	道路の交通渋滞によるバスの遅れ。
1288	男	75	都電やバスの待ち時間が長い。
1289	男	80	駐輪場禁止場所でも消化控上でも、バス停前でも、所がまわず駐停車で困ります。これはほんの一部のことです。
1290	男	80	自転車の夜間の無灯火。ベルを使用しない。
1293	女	62	1区間の運賃が高いこと。バス、都電、タクシー)
1295	女	74	JRの駅の階段もエスカレーターにしてほしい。
1296	女	70	道路が狭すぎる。
1297	女	75	道路が狭い。
2002	男	64	バスが廃止になったので非常に困っている。
2004	男	68	自由社会にも限界があって当然。所有自家用車・営業車にも制限を加えるべき。
2005	男	65	不慣れた都市へ出かけた時、駐輪場がわからなくて困ります。
2006	男	69	排気ガスと交通渋滞のこと。
2014	女	63	私自身の日常生活に不便はないが、駅からやや遠い所に住む朝の所へ行くのに、路線バスの回数が極めて少なく困ってしま、タクシーを使うことが多い。駐輪場が近くにあり、道幅(一方通行の道)がせまい、運転する者のモラルの低下、思いやりのなさ、運転未熟さなどから混雑し、自宅から車を出るのも大変。自転車・徒歩でもうかうかうかしていられない。ましてや高齢者だったら車と車の間を通らないと前へ進めないとどうしようもないことあり。
2015	女	56	老人になりますとどうしようもないことあり。私には特に関心があります。特に荷物を持っていては、電車を利用するとき駅の階段で困ってしまいます。
2017	女	71	電車を利用するとき駅の階段で困ってしまいます。特に荷物を持っていては、電車を利用するとき駅の階段で困ってしまいます。
2020	女	81	困ってはいないが、お互いにルールを守り身の安全を第一に考えたい。
2021	男	59	車を運転して、高齢者の自転車・徒歩でも信号無視が多い。
2022	男	56	歩行者の信号無視(駅前)が多い。
2024	男	59	歩行者の信号無視(駅前)が多い。余りにも多すぎると感じる。
2025	男	70	他の交通に支障のない道路での駐車(出張修理中)に限り、1時間以内の駐車は、駐車可の標識により認めてほしい。

Case No.	性別	年齢	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
2026	男	70	・道路に自転車駐車が多く、自転車の通行ができず困っている。
2028	男	79	・車が多いこと。信号のない所など渡れない。
2030	男	78	・車が多いこと。信号のない所など渡れない。
2031	女	64	・駐車場の確保。
2032	女	63	・自転車の走れるスペースを作してほしい。
2033	女	57	・歩道への自転車放置。歩きにくい。
2035	女	71	・歩道に自転車が停めてあり、歩行者が歩きにくく困っている。
2037	女	70	・電車が混み過ぎていますが、疲れてくたくたになってしまいます。
2039	女	82	・車が多いこと。
2040	女	75	・騒音。排気ガス。
2042	男	62	・空路に行くとき(成田・羽田) 高速道路が混雑するので、専用車線の設置を望む。
2047	男	68	・一方通行が多い。
2049	男	83	・青信号の時間が長くしてほしい。
2054	女	67	・料金が安い。
2055	女	69	・バスの停留所が少ない。
2056	女	74	・目が悪いので料金表がよく見えない。
2057	女	74	・路線バスの本数が減った。
2060	女	85	・停車中の車が邪魔で青信号のうちに渡れないことがあった。
2061	男	60	・信号の青の時間がもう少し長いと良い。(途中で変わってしまう)
2062	男	58	・自転車か右側通行をしているのを見て、事故の元だと思ふ。
2063	男	63	・道路の両側に車が駐車してあるため、自転車の通る所がない。
2065	男	67	・自動車を運転中、自転車・歩行者の信号無視。 ・ドック上駅となったが、エレベーター・エスカレーターがほとんどない。あっても数が圧倒的に少ない。昇降に苦痛だ。 ・違法駐車が多く、特に一方通行路で両側に駐車されて歩行困難だ。 ・歩道がせまく、そして整備されていない。歩道中の電柱はもっての外。 ・列車回数の増加にともなう、踏切で待たされることが多くなっている。 ・立体交差を促進することが望ましい。
2069	男	76	・駅の階段の昇り降りが多すぎますので、エスカレーター方式にしたい。 ・自宅周辺の交通騒音。環境汚染。
2072	女	63	・交通量の多いこと、騒音の激しいこと、排気ガスの多いこと。
2073	女	62	・車が多いので表通りはさけて通るようになっている。
2074	女	65	・車が通るので、時々雨水をかけられることがある。
2075	女	66	・歩道がせまく、そして整備されていない。歩道中の電柱はもっての外。 ・列車回数の増加にともなう、踏切で待たされることが多くなっている。 ・立体交差を促進することが望ましい。
2076	女	70	・路線バスの廃止。
2079	女	83	・通院にバスの待ち時間と降車後の歩く距離を考えると、バスに乗っても徒歩で行くよりも通院時間はほとんど変わらないから、バスに乗ってもつまらないので歩いてしまふ。
2083	男	64	・市内循環バスの廃止。
2086	男	74	・自転車の違法駐車がが多いので交通事故も多発している。警察の取締り強化を望む。
2087	男	74	・17号の三叉路。(歩道橋を設置してほしい)
2089	男	76	・車が多すぎます。
2092	女	62	・日常の買物に利用していたバス路線が廃止されたので困っています。
2093	女	63	・私は週一日曜日に日常的な買物に自転車や近隣のスーパー等に国道を越えて行きまふ。信号機のある歩道を通ります。自転車の乗りに乗って倒れそうでも大丈夫。わずかな距離ですが、買物の荷物を付けての自転車の乗り降りは大変です。ぜひ歩道の改修をお願いしたいと思っています。 ・女学生が道路を構になんて、自転車が近づいても知らぬふりで迷惑している。 ・家の前が一方通行の道のため、かえって通行する車がスピードを出して走って来るので危険を感じる。 ・自宅前の道路の交通量が多い。 ・高齢者の免許証の年齢制限がほしい。 ・バス路線を増やしてほしい。
2094	女	68	
2096	女	72	
2098	女	86	
2101	女	60	
2102	女	58	

Case No.	性別	年齢	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
2103	女	64	
2105	女	70	・交通量の増加。(特に大型車) ・交通事故が多いので、各自が交通規則を完全に守れば交通事故は起きないと思う。
2110	女	88	・車が多いこと。横断歩道でもこわい時がある。赤になっても走っても走ってくる車がある。
2112	女	58	・大型の車が道路に入る。
2113	女	60	・ガス・電気工事のため道が危ない。一方通行は不便なものです。
2114	女	62	・バスの運行本数が少なくなりました。
2115	女	69	・車が多い。
2117	女	69	・市内循環バスを運行してもらいたい。
2121	男	56	・車が何とんでも多すぎることからくる大気汚染。
2122	男	61	・違法駐車。 ・駅前商店街などの駐車の状況。(要駐輪場の整備)
2123	男	62	・女性(すべての方ではないが)自動車運転が自分本位の運転。
2124	男	61	・ルール無視の人が多い。
2125	男	65	・車の渋滞。 ・歩道上の放置自転車や商店前駐車の自転車、歩行者や自転車利用者の妨害となっている。
2126	男	69	・交差点近く等禁止区域への違法駐停車の徹底取締り。(事故の元) ・歩行者右側通行の徹底指導。(10%位の歩行者?) ・信号を守らないことが多く、青になっても左右確認しないや発進できない。 ・シートベルトの着用が乱れている。 ・信号無視。老人・若者が多い。 ・スピード無視。若者に多い。 ・朝夕の道路の車の渋滞。 ・歩道に車を置く。緑色の道に車を置く。歩道の白線内にはみ出して車を走らす。信号を踏む。交差点を曲がる。交差点での歩道の段差をなくす。
2127	男	74	・少し離れた市街へのバスの運行がない。 ・バス停が遠い。 ・無灯火の自転車が怖い。自転車を運転している時も、歩道を通行している時も歩道を通行している時も危険を感じる。これから足腰が弱ってきたらもうと恐い思いをする事になるだろう。 ・信号がなくて手を上げて止まってくれない。 ・女性ドライバーのペーンチの設置。 ・バス停での雨よけのペーンチの設置。 ・せまい道路でも速い速度の運転者が多い。保育園があっても速度を緩めない者がいる。
2128	男	76	
2129	男	82	
2134	女	65	
2137	女	85	
2141	男	55	
2143	男	62	
2144	男	60	
2145	男	73	
2146	男	68	
2155	女	67	・年金生活者で月45,000円位しかもらえず子供に負担してもらっていますので、バス代が無料になってくれればどんなに助かるかと思ひます。バスも床が高く、階段の高さが高い。 ・歩道がない。 ・車が多すぎます。 ・渋滞緩和。 ・交差点角の障害物撤去。見えにくかったり、曲がりにくいため。 ・交通渋滞。 ・道路行政の遅れ。県道の改修。 ・信号が変わっても突っ走る車がある。 ・車が多すぎます。 ・田舎なので道がせまい。植木の枝が道に伸びている。 ・有料道路の通行。 ・せまい道路での駐車。 ・駅で行き先の料金表が高い所にあり見づらい。 ・車が多すぎます。 ・町の中には信号が多くて車が思うように進まない。
2156	女	69	
2159	女	79	
2161	男	56	
2162	男	57	
2165	男	70	
2166	男	72	
2167	男	67	
2169	男	75	
2170	男	75	
2171	女	63	
2172	女	64	
2173	女	55	
2175	女	69	
2176	女	69	
2181	男	55	

番号No.	性	歳	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
2184	男	74	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞。 ・自動車運転のマナーが悪い。特に若い女性の場合、対向の車に気を取られて歩行者はひやひやだ。 ・道路での車のスピードを出し過ぎる。 ・新幹線の騒音。 ・国道の歩道の段差があり、不便である。 ・安全な高齢者向け自転車。 ・車がスピードを出し過ぎてこわい。 ・歩道がない。 ・商店街(6m道路)駐車している場合が多く、危険があるので改善してほしい。 ・パークメーターの割引制度(高齢者用として)を検討してほしい。 ・自転車の右側運転する人がいるので危険。 ・無謀運転。 ・夜間の自転車の無灯火、若い人はほとんど電気を付けていない。 ・若者のスピードの出し過ぎ。 ・車の増加に伴う交通渋滞。メインストリートの道幅がせまく、その幅幅工事が遅々として進まないこと。速く道路の幅幅をはかってほしい。 ・街中の道路端の電柱が道幅を狭め障害となっているので、地下ケーブルにしてほしい。 ・交通渋滞中、手押し信号歩行者が連続して、わずか一人でも手押しして渡ろうとされる。さらに渋滞となるので考えてほしい。 ・制限速度を守ってほしい。 ・車の交通量が多すぎます。せまい道路では命がけで歩かなければなりません。 ・排気ガス。 ・歩行者専用道路がなくなり歩行者も自転車と同じ路なので、老人は歩いていていつも危ない思いをしております。 ・歩道があつたり途切れたりが多いので危ない目にもあう。歩道がデコボコ舗装で車椅子がガタついて疲れる。 ・車が多く揺動が激しい。 ・全道路に歩道を作してほしい。ガードレールの設置。 ・自動車が多いので自転車が乗れない。 ・自動車の交通が多い。スピードの出し過ぎが目立つ。 ・熊谷警察署に入るのにリターンしないといけないので大変困っている。 ・無信号の道の一旦停止を守ること。 ・高齢者の自転車乗り。 ・夜間の無灯火の自転車。 ・歩道の無い道路を歩く皆様にお願ひ。大人・子供を問わず道路側を歩いてほしい。
2184	男	74	
2187	男	79	
2189	男	80	
2191	女	55	
2192	女	64	
2195	女	74	
2197	女	75	
2200	男	68	
2201	男	55	
2202	男	63	
2203	男	73	
2204	男	66	
2205	男	67	
2207	男	75	
2215	女	69	
2216	女	66	
2217	女	78	
2225	男	71	
2226	男	76	
2228	男	81	
2231	女	55	
2238	男	75	
2240	男	64	
2243	男	66	
2246	男	80	
2247	男	76	
2248	男	80	
2256	女	68	
2259	女	82	
2261	男	64	
2264	男	69	
2265	男	73	
2267	女	70	
2269	女	58	
2272	女	73	
2273	女	74	
2275	女	78	
2276	女	75	
2278	女	77	

番号No.	性	歳	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
2279	男	75	<ul style="list-style-type: none"> ・スピードの出し過ぎで困っている。バイクスでの右折が危ない。信号を守らない人が多い。 ・自動車の運転ができない人は、家族の中に交通の守れない人がいる場合には注意することが大切です。 ・車の一時車線ですまらなない車がある。 ・自転車のランプをつけてほしい。 ・自家用車がやたら警笛を鳴らすので歩いていてビックリする事がたびたびある。自家用車が来るのがわかっても鳴らさず歩いてほしい。 ・どこへ行ってでも階段がいっぱいあるので困ります。 ・交差点を徒歩または自転車で行き交わっている時、直前で左折する車があるが、左折車は気を付けてほしい。 ・この町(館林市本町)は歩道がない。高齢者のために早く歩道を。 ・夜間、自転車の無灯火運転。 ・自転車道。 ・市街地への大型自動車の乗り入れ規制、又は速度の大幅な規制。 ・運転者のマナー低下。 ・人家の多い通りでは、車に乗る人達が正しい速度を守って乗ってもらえればよいが中にはスピードを出して走っている人がいるからとても危ない。 ・歩道が少ない町だ。 ・歩道がないので危険です。 ・歩道付近の下水用のコンクリートの悪さ。 ・女性ドラハイバーの悪さ。 ・歩道への駐車。 ・夕方自転車用事のために出かける時があるが学生等は無灯火が多く、自動車の灯がある中で相手の無灯火の自転車が年々末に集中している事。 ・道路改修工事が利用するとき、わかりにくいことが多い。老人向けに標識の字を大きくするとか配慮がほしい。 ・かなり以前に路線バスが廃止されたのでタクシーを利用せざるを得ないので困る。 ・バスが運行されてない。 ・通勤の行き帰りの交通渋滞。 ・荷積輸送車の大型化制限について。日本の道路はあまり広くありません。トラック等だんだん大型化しております。これは他の人に迷惑です。現在の道路に適したトラックでよいと思う。 ・私の前の交差点は時々事故がある。一時停止なのに一時停止しない車が多く事故が心配、救急車を呼んで運んでもらったことが3度ある。その人がどうなったか挨拶がないので分からぬ。最もこういう人だから事故を起こすのかも。中心点に赤点滅の交通標識をせむ。 ・日本の道路事情に比例して車の絶対量が多すぎ。 ・車が多いのでどんな所でも乗り入れ、歩道まで専有されている。 ・スピードを出し過ぎる。 ・騒音問題を検討されたらいい。 ・ドライブと歩行者が全員ルールを守ること。 ・青信号が短い。 ・自宅～最寄り駅まで速すぎると歩道が利用しにくい。 ・歩道の段差をなくしてほしい。 ・免許証を持っていないこと。妻の運転に頼っているが、好きな時自由に思う所へ出かけられない。妻が運転不能になつた時、妻の外出・通院を考えると不安になる。 ・特に真・深夜の暴走族がまきちらす騒音。よい取締りを講じてほしい。 ・違法駐車・迷惑駐車が多すぎ。当局が無法者を甘やかして過ぎる。 ・中学生が交通規則を守らない。(横並び歩き、自転車右側走行) ・生け垣が道路に出過ぎていてそのため細い道で自動車とすれ違いの際、自転車が倒れる事がある。行政は注意してもらいたい。
2280	男	77	
2288	男	76	
2292	女	60	
2293	女	61	
2294	女	66	
2299	女	80	
3005	男	68	
3006	男	69	
3008	男	75	
3010	男	78	
3012	女	55	
3013	女	57	
3014	女	67	
3017	女	71	
3018	女	77	
3022	男	56	
3026	男	65	
3028	男	71	
3029	男	71	
3030	男	75	
3031	男	77	
3037	女	73	
3038	女	76	
3041	男	56	
3043	男	64	
3045	男	69	
3046	男	67	
3050	男	78	
3060	女	89	
3062	男	56	
3063	男	58	
3066	男	67	
3068	男	70	
3069	男	77	

番号No.	性	歳	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
3075	女	65	・信号のない十字路では車はゆっくり走ってほしい。
3079	女	75	・街灯をもっと増やしてほしい。
3081	男	55	・公共の乗物が少ない。
			・交通事故の多さ。
3084	男	63	・車がすすぎる。
3085	男	65	・自転車や車の放置を取り締まってほしい。(特に歩道が歩きにくい)
3086	男	78	・地方では車の増加に道路がせまい。アンパランス。
3088	男	63	・車が多い。
3089	男	75	・道路の一方通行。
3094	女	61	・高齢者で車の免許の無い方に交通ルールをよく指導してほしい。歩行者は何もわからずにいる様に見える方が多く、とても危ないと思います。
			・自転車で乗っている方は交通ルールを守ってほしい。
3095	女	65	・車が多いこと。
3096	女	65	・自転車を利用する男女の若者の右側通行が多いのには全く困ります。
3100	女	78	・駅前ロータリーの駐車している車をなくしてほしいです。
3103	男	58	・ラッシュ時の渋滞で時間の無駄が多い。
3104	男	62	・違反駐車。
3111	女	59	・速動車を運転しない老人も交通安全を守ってほしい。(一部の人はですが)
3112	女	62	・市道を広げる話がよく聞か、さっぱり実行できていない。4m道路の徹底を期してほしい。
3117	女	72	・道路に車を長時間停めて置かないようにしてほしい。また植木鉢等を道路にまき散らさないでほしい。
3119	女	78	・車の交通安全講習も必要ですが、もっと自転車の交通マナーを指導すること。
3122	男	56	・違法駐車が多すぎる。(お互いルールを守りましょう)ほんのわずかの時間のつもり一回一回くらい、またはすぐ出るのだからと駐車がいつのまにか違法駐車常態化をまねく結果になり、非常に迷惑になります。
3125	男	65	・一時停止無視の車が多い。
3126	男	66	・路上駐車を平気でやる。
3131	女	59	・交差点で運転が多いので厳重な取締りを実施してほしい。
			・酒気帯び運転の幅がせまい。道幅より少し広げる位にしてほしい。
3132	女	60	・鉄道の踏切の幅がせまい。
3134	女	65	・バスの無いこと。
3136	女	70	・館林市内は意外と道路がせまく車も多く、自転車で乗って危ないです。
3138	女	73	・道がせまい。歩道と車道の区別がない。
3142	男	63	・車の渋滞が多いので困る。
			・せまい道路が多くて、昔のように安心して道が歩けない。
3146	男	73	・街全体を明るくしてほしい。
3149	男	88	・車の量が多くて、制限時速を守らず走る車が多いこと。
3151	女	56	・スピード違反。制限時速を守らず走る車が多いこと。
3153	女	65	・尻尻ボランティアでせまい道を通りますが、陥没や段差、雑草・雑木などがさらに道をせまくしていること。
3159	男	59	・道幅がせまい。
3165	男	68	・交通ルールは正しく守ってほしい。(一時停止、信号、スピード等)
3168	男	78	・自転車の走る所をばっきりしてほしい。歩道を走ると歩く人に迷惑。車道は危険です。
3170	女	62	・自動車の通る道を決めてほしい。
3171	女	63	・自動車の運転中、横道より一時停止をせず出てくる自転車に乗った高齢者・子供がいること。
3173	女	73	・横道のスピード出し過ぎは困る。
3175	女	77	・ダンンプが通るのが多い。
3177	女	80	・ダンンプ交通が多い。
3178	女	78	・歩道の無い道で大型のダンンプが轍を通ると危ない。
3181	男	56	・信号機のない所、また丁字路等の取り付け。
3186	男	68	・自動車を運転中、信号無視。(特に老人)

番号No.	性	歳	問45 交通問題で、いま最も困っていること (内容)
3189	男	82	・車が多く事故も非常に多い。
3191	女	58	・交通規則を守らない人。
3195	女	74	・バイクなどで道路のタイヤの跡が波打っている。
3200	男	60	・大型車の接近(車間距離)がない。あまりにも接近してくる。大型車、特にダンンプカーがスピードを出している。取締りを。
3201	男	67	・交通渋滞。
3202	男	68	・家の裏をダンンプが多く走るので、振動、騒音、大気汚染で困っている。
3203	男	72	・大型車の増加が多すぎたために道路の道幅がせまくなり、運転が難しく、特に交差点に困難を来している。
3211	女	62	・高齢者が少ない。(商店で買物ができない)
3218	男	57	・高齢者が自転車で乗っている時、自転車専用道路があっても車道を通るので危険で困る。
3220	男	62	・道路標識の数が少ない。(田畑の中のためか) 要望を出してもやってもえらない。事故が多い。
3221	男	65	・県道沿いの田や畑に投げ捨てられる空き缶や空きビンには困ってしまいます。ドライバーのマナーが悪く歩道が狭い。
3225	男	72	・道路がせまく歩道が少ない。
3227	男	80	・車が多い。
3232	男	71	・車が少なく、歩道が狭い。
3242	女	74	・ダンンプが列をなして通るので大変困っています。
3243	男	74	・スピードの出し過ぎが多い。(若い人)
3245	男	80	・自転車の量が多い。
3246	女	58	・自転車の量が多い。自転車で安全に通りたい。
3251	女	67	・くらくらくも交通ルールにのっとった安全運転をお願いしたい。それだけです。
3253	女	74	・車の近くに無料自転車の置き所がないので困っています。
3254	女	73	・車の交通量が多い。
3255	女	75	・橋が出来ているがまだ開通していませんので、前の道に車が多くて困る。
3259	男	55	・モラルの低下。
3260	男	59	・バスがない。
3262	男	62	・大型車が早朝より通行のため騒音による不眠と、その上道路の損傷による振動から人身事故等、毎日が不安である。
3263	男	63	・国道122号での夏の暑熱の取締りをお願いしたい。
3266	男	69	・道路標識が小さくて見えにくい。
3269	男	79	・車が増えてきたのでスピードを出さなさいでほしい。
3274	女	69	・4m道路になったばかりなので車が多くて困る。
3276	女	71	・駅の階段を多く使用する時。
3277	女	72	・若い人の車のスピードの出し過ぎ。
3282	男	62	・道幅がせまい。
			・車の渋滞。
3283	男	64	・眼鏡が必要になり、日差しの強い時の信号の変わりが見えにくい。すずめ、ちゅうい、とまれの文字の信号がほしい時もあります。
3288	男	80	・雨の日に車に水をねられて困ることがあります。
3290	女	59	・細い道路は、自動車のすれ違いが出来る道路にしていきたい。
3294	女	67	・自転車専用道がないこと。
3299	女	70	・館林駅から柳生駅までバスが通ればよいと思います。
3296	女	75	・交通マナーを身につけて守って安心して歩き走りのできる世の中になってほしいです。特に若い女性のドライバヤーや年寄りのおじさんは危ないです。

問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと
(ツツカNo. 千番台赤羽、二千番台熊谷、三千番台館林)

ツツカNo.	性別	年齢	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと
1001	男	57	・右折信号を増やしてほしい。
1007	男	76	・道路がせまいことだけ。
1008	男	92	・2人乗りの自転車に乗ると、ぶつければそれで危ない。
1012	女	64	・赤羽駅周辺に車が駐車してあるので、自転車で通るとき困る。
1014	女	65	・膝を痛めてしまったことですが、歩道橋が高く、階段数が多い嫌になります。駅でも上りはありますが下りも必要だと思います。(エスカレーター)
1018	女	82	・赤羽から出ているバス停が遠い。バス停の椅子が2人しか座れない。
1021	男	62	・大勢で歩道を歩かないでほしい。
1022	男	60	・信号をよく見て、考えて渡ってほしい。
1023	男	60	・歩く人のための信号をもっと長くしてほしい。
1024	男	62	・青信号が早く変わるの困っている。
1025	男	68	・曲がり道にすると標識が見えなくなるので、もう少し考えてほしい。
1026	男	73	・車の製造の規制に努めてほしい。
1027	男	75	・駅前に自転車を置くようにしてほしい。
1028	男	84	・歩行者の信号を長く縮くように。夜間は特に望ましい。
1029	男	76	・自転車の整頓をもう少ししてほしい。
1030	男	74	・無断駐車をやめてほしい。
1031	女	62	・道路の傾斜の改善を望む。
1032	女	55	・すずらん通りの自転車が歩くのにも時間がかかってしまかたないので困っている。
1033	女	55	・補道ぎりぎり端の所に駐車していると、自転車で通るとき見えなくて困る。
1034	女	67	・道路の両端にコイン駐車が出来るようになってきたのは大変便利だと思うけれど、車の走る所がせまくなるので中止した方がよいのではないかと思います。
1036	女	89	・商店街に車が入って来ないようしてほしい。
1037	女	80	・自動車の数が増えても多量と充実してほしい。
1038	女	78	・歩道の階段をもっとなめらかに歩かしてほしい。
1041	男	63	・放置自転車が歩行者の邪魔になる。
1043	男	62	・階段の多い所にエスカレーターを付けてほしい。
1045	男	68	・歩道をたくさん作ってほしい。
1046	男	65	・老人の排気ガスの改善。
1048	男	91	・バスにやさしい交通機関であってほしい。階段が多い時は苦勞する。タクシーも割安になる様にしてほしい。
1049	男	81	・車が家の玄関前まで来られるようにしてほしい。
1051	男	58	・バスの入口と出口の段数を同じにしたい。
1052	男	55	・運転免許の年齢を18才～65才と決めたいと思う。高齢者の運転は鈍くなっているから、危ない時が多い。
1053	女	62	・自分が障害者になった場合、各駅にエレベーター等があつたらいいと思う。
1054	女	61	・埼京線が昼間もう少し多く出ていると良いと思います。
1057	女	75	・道路の障害物を取り除いてほしい。
1059	女	75	・歩道を広げてほしい。
1070	女	78	・歩道の改善・整備。
1071	女	58	・歩道上の駐車を逆光でもよく見えるようにしてほしい。
1073	女	61	・排気ガスの少ない車を開発してもらいたい。
1074	女	65	・自転車の駐輪放置。
1075	女	71	・信号を無視して赤で入る車をよく見つけてほしい。
1077	女	77	・道路のたくさんあるのは困る。
1078	女	77	・道を工事でもせがないでほしい。
1081	男	58	・駐車。
1084	男	73	・交通渋滞対策。
1087	男	75	・事故を起こさぬようにお願いしたい。段差を少なくしてほしい。
1089	男	85	・地下鉄の階段を少なくしてほしい。

ツツカNo.	性別	年齢	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと
1092	女	64	・自動車の量を増やしてほしい。
1094	女	65	・ドライブインや歩行者の信号無視が多い。
1096	女	65	・一人一人が気を付けなければならない事だけれども、高齢者・子供などが安全な交通をモットーとしてほしい。
1100	女	81	・若いドライバーを取り締まってほしい。
1102	男	67	・排気ガスが多いので、もう少し規制してほしい。
1105	男	60	・都心における駐車スペース(路上における)を、もっと多くしてほしい。
1112	女	65	・駅員の態度。よくわからないので聞きなおすと素っ気ないです。
1114	女	66	・都バスの運転手。とても意地悪な人がいますね。あれはノルマが関係ないからかしら。
1115	女	67	・道路に自転車があまりにも多く置いてあるので、もう少し整理できないものかと思つた。
1117	女	75	・北本通りの歩道にたくさん自転車を駐輪して、通りがせまくなっているの困ります。
1120	女	77	・駅での車椅子利用がもっと便利になつたら外出しやすくなると思います。
1124	男	57	・歩道の段差が多いのでつまつたりする。これを改善してほしい。
1127	男	70	・自転車の自動車が多すぎます。
1131	男	58	・都内乗り入れの規制。
1132	女	64	・車の整備の違反。(雑音・排気ガス等)を取り締まってほしい。
1133	女	64	・電車・地下鉄のホームの上がり下りが大変なのでエスカレーターを上がり下がりをつけてほしい。
1135	女	64	・歩道が渡りにくいです。
1136	女	71	・階段を少なくしてほしい。
1137	女	73	・駐車。いつも家の玄関前に、違法であるにもかかわらず平然と車を停めている。
1140	女	85	・車の走る道には広い歩道をしっかりとついていたきたい。せまい歩道に自転車は走ってほしくない。
1141	男	59	・シルバースーツは高齢の場合は絶対に座ることができると助かります。
1142	男	55	・あらゆる道路の歩行者の安全確保。
1143	男	60	・高速度料金の低減。
1144	男	65	・ディーゼルの排気ガスの改善。
1145	男	70	・団地で原付バイクの走行が多いので注意してほしい。またヘルメットをかぶってほしくない。
1147	男	68	・駐車禁止の場所を多くしてもらいたい。
1148	男	87	・騒音や交通渋滞により、高齢者の外出が思うようになっていない。
1152	女	60	・交通ルールの指導の徹底を図ること。(自転車について)
1153	女	64	・渋滞が困る。
1154	女	64	・電車・バス等で高齢者の座れる場所(シルバースーツ)の数を増やしてほしい。
1155	女	73	・赤羽までの本数が少ないので増発してほしい。(バスの件)
1156	女	66	・団地の中で一般車の進入を禁止してほしいと思つています。
1159	女	88	・バイク・自転車のスピードを禁止してほしいと思つています。
1160	女	80	・道路がせまくて車が非常に多いので、出来ることなら電車がこの団地に来る事を望んでほしいです。
1163	男	62	・歩道橋・駅の階段をエスカレーターにしてほしい。
1164	男	62	・歩道の端に置いてあるもの(自転車、ジューススタンド、空き箱、看板など)を整理してもらつくと歩きやすくなるのでお願いします。
1165	男	69	・排気ガスが苦しい。
1166	男	67	・歩道橋を減らして横断歩道を増やすこと。
1168	男	75	・バスの車内がせまいのもっと広くしてほしい。
1169	男	80	・段差をなくしてほしい。
1169	男	80	・年寄りや車椅子に昇降して外出する際、道路の凹凸や段差には苦勞する。特に階段は困る。車椅子が楽に使えるよう道路及び建物の設計をしてもらいたい。
1169	男	80	・歩道の段差や凹凸をなくし、幅を広げてもらいたい。
1169	男	80	・放置自転車をなくしてほしい。
1169	男	80	・左側通行を守ってもらいたい。

質問No.	性別	年齢	質問内容
1170	男	81	交通安全週間は渋滞が絡くの何をとか改善できなからか。
1174	女	64	歩道を歩かす自転車を歩道を塞ぐ駐輪車をなくしてほしい。
1177	女	69	標識、駅名などの字を大きく。(バス停の字は特に小さい)
1180	女	77	細い道などでも歩行者の安全を守ることに。
1184	男	70	歩道と車道の境の段差をなくしてほしい。
1185	男	68	交通標識の設置について。利用客の役に立たないから何の価値もありません。校舎が繁って見えなくなると太陽光線の影響で色が識別出来ないようでは、あること自体がマイナスになってしまっています。充分に気をつけて設置してください。
1186	男	68	盲人用の番号をもっと多くつけてほしい。
1192	女	58	自転車専用道があるとよいと思います。
1195	女	73	シルバーシートはいらないと思う。
1196	女	72	自動車が多いこと、時差で出していただければと思います。
1198	女	77	通学用のバスを学校と話し合いの上、時差で出していただければと思います。
1201	男	62	放置自転車。
1203	男	59	歩道橋の昇り降りがきつい。
1204	男	69	せまい道路でスピードを出し過ぎが多いから気を付けてもらいたい。
1207	男	75	都の区画整理の土地も建築用現場の駐車場に一時使用すべきだ。(代金をとって)歩行者も車道の事故の割合、車側に落ち度がなくとも一方的に責めるだけでなく、歩行者も厳しく責め、罰することでも必要だと思います。
1209	男	77	標識、標識の種類を少なくして分かりやすくしてほしい。交差点に地名や交差点名を標示してほしい。自転車利用者の教育と取締り。
1210	男	75	駅の階段をエスカレーターにしたい。
1214	女	63	電車の扉が閉まらずにチャイムに変わればらく戸惑ったが、駅員のアナウンスがほしい。「ドアが開きます」だけでよい。
1215	女	65	住宅地内を無理なスピードで飛ばす車。歩道に乗り上げ停車している車。厳しく取り締まってほしい。
1216	女	68	トラック・バス等の排気ガス。
1217	女	73	歩いていていつも思うことは、あまりに車社会で歩道がせまく、その上歩道に自転車、売り物等置かれている物が多すぎる。
1219	女	82	歩道がせまい。
1221	男	55	歩道がせまい。
1224	男	67	歩道がせまい。
1227	男	76	歩道がせまい。
1228	男	80	歩道がせまい。
1229	男	90	歩道がせまい。
1230	男	62	歩道がせまい。
1231	女	61	歩道がせまい。
1232	女	60	歩道がせまい。
1233	女	66	歩道がせまい。
1237	女	86	歩道がせまい。
1240	女	83	歩道がせまい。
1241	男	63	歩道がせまい。
1242	男	63	歩道がせまい。
1244	男	65	歩道がせまい。
1245	男	65	歩道がせまい。
1247	男	82	歩道がせまい。
1248	男	85	歩道がせまい。
1249	男	79	歩道がせまい。
1250	女	55	歩道がせまい。
1251	女	62	歩道がせまい。
1254	女	66	歩道がせまい。

質問No.	性別	年齢	質問内容
1255	女	67	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと
1256	女	70	・駅のエスカレーターの設定を大幅に増やしてほしい。(老人の外出を楽しいものにするため)
1259	女	80	・公道などの商店等けこう歩道を並べているので、歩行するのに危ない。 ・改善してもらいたいこととしてすべて法規上の事で、一人で何か言うことはありませんが、ドライバーは細心の注意をはらって交通事故が少しくなくしてほしいと思います。
1262	男	61	・電車を通すこと。
1264	男	66	・交通安全期間中の道路の交通渋滞。
1266	男	66	・バス路線が1系統だけなので複雑している。鉄道の施設をしてほしい。
1271	女	63	・バスの乗り降りの台がもう少し低ければいい。
1272	女	56	・最終バスが22時では早い。24時まで運行してほしい。
1276	女	72	・バスを使わないで済む交通機関。
1277	女	68	・バスを降りる時にもう少しゆとりをもって、ゆっくりドアが開まるようにしてもらいたいと思います。先日ドアにはさまれまして驚いた事がありました。バスの会社に話をしました。
1281	男	58	・電柱をなくしてほしい。
1284	男	67	・高い料金を払って利用している高速(拘束)道路上で渋滞で拘束されることは、誠に不都合である。一日も早く渋滞の解消策を講じ、それが不可能ならば通行料金の徴収を撤廃されるようお願いいたします。
1287	男	75	・せまい道路に違法駐車して他の車の邪魔をしているのが意外に多い。取締りの継続強化を。 ・改善されてはいるが場所によって放置自転車の多い所がまだある。取締りの継続強化を。
1290	男	80	・都内における無遅延、速度の出し過ぎ。
1293	女	62	・子供と老人のために歩道を広く、道の角々に信号をよくわかるように標示してもらいたい。
1294	女	72	・駅にイサやベンチがほしい。
1295	女	74	・バスのダイヤの正確さ。
1296	女	70	・都バスの時間がわりと不規則な時があるので、もっと正確に来てほしい。電車の踏切の時間が早い時が困る。
1297	女	75	・道をもっと明るくしてほしい。
2004	女	65	・スピードに制限を加えておきながら、スピードの出る車の製作を認めるのは矛盾している。
2005	男	68	・一時停止の時に左右確認のしにくい場所をチェックして改善をお願いしたいです。
2006	男	69	・排気ガスと交通渋滞と他人への思いやり。
2014	女	63	・時々上京してはいますが、帰りに荷物が多くなるので駅に自転車が置けたら(自分の自転車で乗ってきて)いいと思います。
2015	女	56	・自転車の乗るときに思うことだが、人間の歩く部分と自転車の通る部分が非常に重なりに重なっている道がある。一度そこを通過して下りてほしい。歩道の白線を引きなおさりにしてほしい。
2018	女	66	・モラルと思いやり。 ・生活道路の人間の安全を！道路は車だけの物ではないことを。 ・高齢者と免許証。 ・道路を広く使う。(出来れば電柱の撤去とか) ・自転車を車と対面して「走る」というのはどうでしょうか。後ろからくる車に注意が行きませぬし、人は右、自転車も右、車は左というのには。 ・車の速度に非常な花壇が必要かどうか。(スピード競争ではないのだから。) ・歩道に立派な花壇も結構ですが、その分広い歩道を希望いたします。(花壇の手入れが不十分である)
2020	女	81	・ルールを守り道路の状況に則して、特にスピードに各自気を付ける。
2021	男	59	・一般道路での自転車道を多くしてもらいたい。
2022	男	59	・一方通行で両側に駐輪してあるので、自転車での通行の障害になる。
2030	男	78	・もう少し信号を増やしてほしい。
2031	女	64	・仕事中の駐輪区。
2032	女	63	・放置自転車の撤去。

質問No.	性別	年齢	質問	回答
2103	男	64	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと	・駅前自走車置場の確保。 ・道路のせまい所でも歩道と車道を区別できればよいと思う。 ・中々西宮学院前より中々西へ至る道の両側路肩。凹凸の修正をお願いします。 ・スイング橋より立田路へ至る道の両側路肩。凹凸の修正をお願いします。 ・車の多い道は道幅を広くしてもらいたい。 ・歩道の整備。 ・自走車に乗っている人が多く見えても危なそうですので、自走車も気を付けてほしいと思います。 ・家の前に歩道をつけてほしい。 ・必要以外の自動車使用を控える。 ・住宅地に多く見られるが、建築基準法による道幅を確保するための法が守られていない。道路がせまい場合、新築・改築時に敷地を後退し道幅を所定の幅にするが、建物完成後は植木を植えたり物を置いたりして道幅を拡張した効果がない。一般のルール厳守。特に若い人・婦人。 ・一人一人のルールの拡張。 ・道幅の拡張。 ・運転者のマナーである。せまい道路でもスピードを出したり、雨の日でも自己中心で運転する者が目受けられる。 ・交差点の右折信号をもっと長くしてほしい。 ・歩道橋の使用が少なくない。 ・道路標識の不足。不親切。 ・交通ルールの徹底。(取締りの強化) ・公道の市内循環バスの運行。 ・自走車のモラルの教育。(車をよけている人や自走車をすまして通る、せまい道に乗り込んでくるクラクションで歩行者や自走車をおどかす。歩行者がやと通る位しかあけないで自走車を通さない運転者に強い罰則を与えること) ・ちゃんとした歩道がほしいです。 ・車が通って下水の蓋がはきれているので、自走車で走るときは危なくて困っている。 ・バスの本数を増やしてほしい。 ・交通の取っ組み合いの強化。長年無事故運転者の表彰制度を、安全協会より調査して本人に通知する様希望します。 ・通勤者が一人一台は交通量の増加になる。朝夕3人か4人で車に乗れば量は半減する。 ・歩道がデコボコしていて時に転びます。いつも同じ場所を打って、足のアザや駅の階段等で踏み外したりしてけがをします。2、3回入退院を繰り返しました。今も後遺症のため背中や腰が痛くて困っています。 ・交通渋滞の改善。 ・交通事故の確率と対応。大学生の事故多発に対する改善。 ・雨の日にはバス停の雨よけがほとんどないので早く改善して下さい。腰掛けなどもあついたらいいと思います。 ・家のわきの果道。 ・バス・タクシーの運転手のマナーについて。 ・橋をつくってほしい。 ・バスに乗った場合、腰を下ろしてから発車して下さい。 ・バス停の雨よけ屋根を付けることと待っている間のいすなどがあるとよい。 ・国道(25号)の歩道を広げて自走車も乗れるようにしていただきたい。 ・国道にも広げてほしい。 ・国道に付けられていない歩道は甚だおそろし。電柱が立っていたり、障害物があったり、段差も多く自走車で通るのに困る。(国道125号) ・良い道に。安全な道に整備する。
2105	男	70		
2107	男	80		
2112	女	58		
2113	女	60		
2114	女	62		
2118	女	84		
2119	女	78		
2121	男	56		
2122	男	61		
2123	男	62		
2124	男	61		
2125	男	65		
2126	男	69		
2127	男	74		
2128	男	76		
2129	男	82		
2134	女	65		
2136	女	70		
2137	女	85		
2141	男	55		
2144	男	60		
2146	男	68		
2155	女	67		
2165	男	70		
2167	男	67		
2171	女	63		
2172	女	64		
2175	女	69		
2176	女	76		
2177	女	79		
2179	女	79		
2184	男	74		
2187	男	79		
2189	男	80		

質問No.	性別	年齢	質問	回答
2033	女	57	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと	・自走車の放置問題。 ・市街等の道路のせまさを。 ・夜散歩に出かけるとき暗い道は危険なので国道を歩きますと、車が絶え間なく通り排気ガスが多くて却って健康に害があるような気がします。排気ガスの少ない車にしてください。 ・夜外出するとき暗すぎると、暗すぎると、いろいろな注釈はあるが、結果として自分自身で自覚して行動しなければいけないと思う。 ・一方通行に対しての標識が少ない。一方通行に対しての補修が少ない。(古くなつたまんな)
2044	男	64		
2047	男	68		
2048	男	75		
2055	女	69		
2056	女	74		
2057	女	74		
2060	女	85		
2061	男	60		
2063	男	63		
2065	男	67		
2069	男	76		
2072	女	63		
2074	女	65		
2075	女	66		
2076	女	70		
2079	女	83		
2082	男	64		
2083	男	64		
2086	男	74		
2087	男	74		
2083	男	76		
2092	女	62		
2093	女	63		
2096	女	72		
2098	女	86		
2100	女	84		
2101	男	60		
2102	男	58		

番号No.	性	歳	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと
2191	女	55	・新幹線の騒音。
2195	女	74	・歩道同様、自転車道等の併設。
2197	女	75	・歩道に自転車等を放置してあるのを片づけてもらいたい。
2201	男	55	・雑多な交通標識を整理して大きく、見やすく標示してほしい。
2203	男	73	・無縁運転。
2204	男	66	・交通取締りをビンビンやっってもらいたい。
2205	男	67	・自転車・自動車等の運転者のモラルの低下で、道路や田畑に空き缶のポイ捨てやタバコの吸い捨てが多く困っている。罰則を科すようにするか、その企業に買い上げを義務付けさせるように改善を求めたい。
2207	男	75	・警報機を置くほど大きく鳴らさずしてほしい。
2213	女	67	・車の運転があまりに雑です。
2215	女	69	・歩道を必ずつけてほしい。
2216	女	66	・道の駅の増設。
2217	女	78	・歩行者の道に横並びで自転車で乗っている者があるので老人はいつも困っておりま
			す。特に学校の生徒が多いような気がします。学校でも交通指導をしていただけたらと思います。
2223	男	70	・道路の舗装をしてもらいたい。
2225	男	76	・車が多すぎること。
2226	男	71	・歩道も車道と同じく機械で舗装してデコボコを平らにする。
2228	男	81	・道路の段差をなくしてほしい。
2231	女	81	・信号機の設置を考えてほしい。車の流れをよく見て取り付ける。
2232	女	55	・自転車道の設置。
2238	女	60	・車を減らしてもらいたい。
2240	女	64	・制限速度を守ってもらいたい。
2246	女	80	・十字路の付近の人家の立て込み排除。
2247	男	76	・自転車の後部には夜行塗料をつけるよう義務づけてほしいか？
2248	男	80	・高速道路以外の裏道に昼夜を問わず自転車が多数見受けられますので注意してほしい。
2256	女	68	・タクシーの料金が高い。
2259	女	82	・自転車の乗り捨てをなくしたいものです。
2261	女	64	・バス停を長く自立つようにし、出来れば屋根などあれば尚よい。
2264	男	69	・スピードの取締りをもっとしてもらいたい。
2265	男	73	・カーブミラーの設置。
2269	女	58	・道路を広くしてほしい。
2272	女	73	・歩道を作ってほしい。
2273	女	74	・道路がせまいため危ない。車が多いので広げてほしい。
2276	女	75	・道路を広げてほしい。
2277	女	76	・信号が短い。
2278	女	77	・カーブミラーをもっと多くしてもらいたい。
2279	男	75	・駐車違反をもっと取り締まってほしい。
2280	男	77	・交通の取締りをきびしくしてほしい。
2282	男	60	・カーブミラーの設置。
2285	男	72	・交通ルールを知らない老人の交通教育をしてもらいたい事。
2287	男	86	・自動車を運転していて交通取締りを受けられる場合、取り締まる警察官の主観的判
2288	男	76	断による場合が多いので(周囲の状況・流れ等を無視した摘発など)不満が多い。
2293	女	61	・右折信号がほしい。
			・騒音と排気ガス。
2294	女	66	・車道と歩道の改善。
2299	女	80	・車が多すぎるのと道路がせますぎる。車の無断駐車が多い。
			・バス等が通っていない所があるので、市などの公のバス路線を作ってほしい。高崎
			線と秩父線をつなぐ便がほしい。
			・夜間暗い所が多いので街灯を増やしてほしい。

番号No.	性	歳	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと
3003	男	66	・待ち時間の少ない路線バスを低料金で走らせる。交通渋滞を少しでも緩和出来るのではないかな？
3004	男	67	・交通標識がわかりずらいのがあるので、もっとわかりやすいものに変える。
3007	男	72	・スピード違反と路上駐車をなくして下さい。
3008	男	75	・道路整備。
3010	男	78	・とまり町へのバス路線の復活。
3012	女	55	・歩道と車道の区別をはっきりと。自転車の通路も。
3013	女	57	・駐車場の確保。
3017	女	71	・近郊道路があまり広がりないので、特にダンプの多く通る所はできればダンプや工事
3018	女	77	の車の専用道路があれば、他の乗物がゆったり通れるのよと思う。
3021	男	55	・銀行にきた自動車が道路に停めたまま用事をしているの困ります。
3022	男	56	・自動車などドライバースのモラル。
3026	男	65	・道路の舗装工事後のデコボコ。
3027	男	69	・乗走族の撲滅。
3028	男	71	・主要道路の放置自転車取締りを強化してほしい。行政でもっと厳しく処置して
3029	男	71	ほしい。(私設の預かり所があるのに利用しない)
3030	男	75	・道路工事中の歩道への道具の放置及び作業車駐車。
3031	男	77	・自転車の無灯火を完全に無くすること。
3037	女	73	・交通各機関の相互業務時間の円滑化。
3040	女	83	・歩道の段差。
3041	女	56	・交通渋滞の解消。歩行者にとっても危険である。
3043	男	64	・太き交差点は立体交差にする。
3044	男	65	・交差点・停車点は交通渋滞を引き起こすので、取締りを強化。
3045	男	69	・荷積輸送車の大型化を制限してほしい。
3046	男	67	・スピード制限以上のスピードが出ない車を許可して、制限以上は許可しないこと。
3050	男	78	・道路の駐車禁止。
3054	女	63	・事故のある場所には不思議に何回もあつた。どこかにその道路の欠陥があるのではない
3062	男	56	か？たとえば曲がり角が鋭角になって見通しが悪いとか。自動車の停止線が交差点
3065	男	67	の手前にあつたり、道路の一言検討を実施することを行政機関にお願いしたい。も
3066	男	67	ちろん住民参加が条件である。
3068	男	70	・交通量が多いのでバイパスを整備されたい。
3079	女	75	・速度規制・取締りの強化及びドライバースへの指導。
3081	男	55	・排気ガスの浄化対策。
3084	男	63	・自宅前の道路が凹凸なので、振動が激しく困る。
3085	男	65	・市バスの利用が不便で全く利用できないため、外出はほとんどマイカーになってし
3086	男	63	まう。バスの本数・経路等大幅に増やし、かつ料金を安くしてもらいたい。
3088	男	70	・信号機の増設。
3089	女	73	・埼玉(草加市)の家に週一回は往復している。年金が頼りなので高い高速料金がこ
3095	女	70	たええ。老人割引を考えずため、ある程度の権限を持ったパトロール員を巡回させ、
3098	男	68	ステッカーを貼るなどして迷惑駐車は悪いことだと自覚させることが必要である。
3099	男	75	・交差点の信号機を増やしてもらいたい。
3098	男	63	・日本野鳥の会の会員で非常に環境問題に興味がある。自家用車を減らし公共の乗物
3099	女	65	を増やしてもらいたい。
3098	男	63	・車のスピードの出し過ぎに注意すること。
3099	女	65	・駅付近の駐車場がほしい。(一日だけ置ける場所。月極めが多いため置けない)
3098	男	68	・土・日曜日の公共機関の休日の駐車場の無料開放。
3099	男	73	・通勤・通学時の流れを良くしてもらいたい。
3099	女	65	・道路の整備。
3098	女	70	・道路の一方通行。
3099	女	70	・駅の近くに循環バスの運行。
3098	女	70	・高齢者向け循環バスの運行。

質問No.	性別	年齢	質問
3100	女	78	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと
3103	男	58	交通安全週間を春秋1週間だけでなく、年間交通安全週間にしてはいいかですか。
3104	男	62	学生への二人乗り自転車、夜の無灯火自転車などをなくしてもらいたい。
3111	女	59	せまい交差点での右折禁止場所を増やす。(交通量に応じて)
3112	女	62	側溝の凹凸が多いので平らにしてほしい。
3117	女	72	車検の費用が高いと思う。 一部が所ですが、道幅がせまくて事故を起こしやすい所もある。(道のせまい所に御溝があって危ない所)
3122	男	56	一方通行が所によって変わるので、その直線道路だけは一定してほしい。道路も道幅を一定にして通りやすくしてほしい。
3125	男	65	町なかの道路の両面自転車の取締り。 交差点等の道路工事の後の道路面の文字は速やかに(例えば「止まれ」とか停止白線)書いてもらいたい。ややもすると簡易舗装そのままになっていてわかりづらい。
3126	男	66	夜間自転車に乗っている人がはつきり見える用具を身につけてもらいたい。
3127	男	73	道路がせまい。
3131	女	59	幹線道路の立体交差化を早く実施してほしい。特に地方の中小都市部に多い。
3132	女	60	高速道路ではシートベルトの着用は望ましいが、市内の濫用は煩わしい。速度制限に合わせた着用を望む。
3135	女	67	ベンチが少ない。
3136	女	70	道路を広げることですが、中々困難のようで現状のままが続くと思います。
3138	女	73	子供の学校での安全な通学路の確保。
3139	女	75	歩道の段差をなくして、歩道のなで、歩道の段差をなくしてほしい。
3142	男	63	学生の自転車のマナーが悪いので、交通安全教育をしてほしい。
3151	女	56	道路の整備。
3153	女	65	排気ガスや音を少なくして環境汚染をなくすことだと思います。 歩行者・自転車の押しボタン式の信号は、交差点の自動点滅の2回に1回の割合では厚すぎて、ほとんど守られていない現状です。すぐ反応させるか、普通の信号機のほうが良いように思います。
3159	男	59	交通安全法。
3161	男	66	道路の整備。
3165	男	68	現在の規則を守れば別れない。
3168	女	78	自転車の走る所をはつきりしていただきたい。歩道を走ると人に迷惑、車道は危険です。
3170	女	62	バスを通してもらいたい。
3171	女	63	自動車で行在中、高校生の自転車の二列。
3173	女	73	タクシーの割引は迎え料金を廃止し、乗車区間を割引してほしい。
3182	男	59	事故。
3189	男	82	交通規制をもっと取り上げてほしい。 歩道を広げる。 せまい十字路にも出来るだけ信号(手押し等)の設置。
3191	女	58	細い道路を大型ダンプは通らないこと。
3195	女	74	バイクなので道路の端の整備。
3196	女	77	道路を平らにしてほしい。
3199	男	58	スピードの出し過ぎに困っています。
3200	男	60	道路標識をもっと多く。案内標識も少ない。
3201	男	67	年度末の道路工事。
3202	男	68	道路の整備。深夜のダンプ走行。車の無線によるノイズ。
3203	男	72	道路幅の拡張できる所は交通事情等を考慮に入れて改善してもらいたい。
3208	女	58	畑の道の街灯をもっと増やして。
3211	女	62	最近はい前より車の中から空きビンや空き缶の投げ捨てが困ります。特に農作業に差し支えます。
3216	女	77	バスが最寄りの方の村の中を走ってくれないので不便。県道を通っても遠いので村民はみんな困っている。改善してもらいたいものです。

質問No.	性別	年齢	質問
3218	女	57	問46 交通をめぐって、いま一番改善してもらいたいこと
3221	男	80	信号機が変わる時本道と横の道路から出る時に、本道の信号が長くてかえって渋滞してしまふ時があるので改善してもらいたい。
3232	女	71	商店等で駐車場を広くとっていただきたい。
3233	女	73	歩道を広げてほしい。
3235	女	74	歩道の整備。(せますぎ)
3241	男	68	歩道事故に対しては厳しい処分を。
3243	男	74	歩道がない。道路の歩行者の安全。
3253	女	73	駐車違反の取締り。
3254	女	75	1時間に1回でも良い、バスを駅付近までの運行をお願いしたいと思います。
3255	女	74	ミラーの設置。
3259	男	55	渋滞。信号機の減少。
3262	男	62	大型車の通行規制(通行止め)をすべきである。細やかな商店の明かりを消さないでほしい。
3264	男	66	道路標識・案内板の充実。
3266	男	69	若い人の運転モラルの再教育。 私も老人の一人ですが女性の方の運転が危険。右にウィンカー一点減しながら左に曲がるような事が往々にして見受けられる。
3268	男	74	ミラーの設置を多くしてほしい。
3269	男	79	せまい道でも車が最近入ってくるので危ない。
3274	女	69	スピードの出し過ぎに注意してほしい。
3282	男	64	道路の整備。
3283	男	64	文字の整備。
3288	男	80	運転者はスピードの出し過ぎをしないようにしてほしい。そして事故を少なくするようしてほしい。
3292	女	67	自転車が安全に走れる道路を作してほしい。
3293	女	67	私の所は町外れです。道路がまだ舗装になっていません。できれば舗装するのにご協力ください。
3294	女	70	家の前に県道があるのですが、前は柳生行きのバスが通っていましたが、けれども今はバスがないので、また通ればよいと思います。
3296	女	75	市とは名ばかりでこの辺は農村地帯で何の交通機関もなく、年寄りが高齢へ行くにも不自由しております。せめてバスを1日4回位、午前2回・午後2回とぜひともお願いしたいと思っております。みんな非常に困っております。

非売品

生活構造からみた高齢者交通政策への提言

発行日 平成8年3月

発行所 財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104

電話/ 03(3273)7884 FAX/ 03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。



(財) 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

